

BRAQUAGE À L'ANGLAISE



ELLE EST PEUT-ÊTRE LA PLUS BELLE BERLINE DU MONDE, MAIS AUSSI LA PLUS RAPIDE DE SON ÉPOQUE. À L'AUBE DES ANNÉES 60, LA JAGUAR MK2 CONCILIE LUXE ET PERFORMANCES POUR JOUER LES REINES DE LA ROUTE ET FILER À L'ANGLAISE. DIFFICILE DE RÉSISTER À LA TENTATION D'EN REPRENDRE LE VOLANT PRÈS DE SOIXANTE-CINQ ANS PLUS TARD.

TEXTE JACQUES WARNEY PHOTOS BENJAMIN ASKET - VIRAGE AGENCY



ÉVOLUTION DU 3,4 LITRES, CETTE DÉCLINAISON PORTÉE À 3,8 LITRES PERMET AUX PLUS COURAGEUX DE FRANCHIR LA BARRE DES 200 KM/H.



LE MOINDRE DÉTAIL EXTÉRIEUR D'UNE JAGUAR MK2 DEVIENT UN VÉRITABLE OBJET DE CONTEMPLATION ET LA POUPÉE ASSUME SES RONDEURS AVEC SENSUALITÉ.



LES JANTES À RAYONS AFFICHENT UNE TAILLE DE 15 POUCES ENCORE ACTUELLE AUJOURD'HUI. EN REVANCHE, LA HAUTEUR DE FLANC (80 POUR 185 MM DE LARGE) DU PNEUMATIQUE RAPPELLE LE PASSÉ.



Certains souvenirs automobiles restent indélébiles, même pour un photographe à la peau dure ! Alors tout même, notre préposé aux images se souvient comme si c'était hier de ses vacances estivales à Arcachon, au milieu des années 60 : «Un ami de mon père avait une Jaguar Mk2. Après nous avoir emmenés au cinéma, il nous a proposé de prendre 200 km/h au retour sur les interminables lignes droites des paysages landais. Cela m'a fait tout l'été !», s'amuse-t-il. Imaginez la fascination procurée par l'ascension de l'aiguille du tachymètre vers cette graduation magique sur les yeux brillants d'un gamin passionné. De quoi bomber le torse à la rentrée des classes, devant une assemblée aussi admirative que curieuse : «Alors, cela fait quoi de rouler à 200 ?» La scène tout droit sortie d'une cour de récréation d'un livre du *Petit Nicolas* fait aujourd'hui sourire. Sauf qu'à cette époque, la majorité du parc automobile atteint péniblement les 130 km/h, et que la vitesse n'est pas encore un gros mot ! Impossible évidemment de réitérer pareille scène aujourd'hui à bord de cette prestigieuse anglaise. La sourde angoisse de risquer de passer quelques années d'une trop courte vie dans un établissement pénitentiaire surchargé, l'absence de toute ligne droite landaise dans une banlieue parisienne congestionnée, une Mk2 du jour forcément moins fringante qu'à sa sortie de l'usine de Coventry ou encore la lâcheté du scribouillard du jour n'incitent pas aux exploits. Mais quelle importance ? Notre Jag dispose de suffisamment d'arguments pour alimenter l'imaginaire collectif.

STAR DU GRAND ÉCRAN

Passer cette barre fatidique avec quatre portes reste un vœu pieux à la fin des années 50. Il faut alors attendre l'arrivée de notre fameuse Mk2 en 1959 pour y parvenir. Rentrée dans la légende, cette petite berline au sein de la gamme n'est pourtant qu'une évolution de la Mk1 qui étreigna quatre ans plus tôt le concept de structure monocoque chez Jaguar. Elle reprend le six-en-ligne double arbre inauguré sur le roadster XK120 en 1948, décliné en 2.4 et 3.4, comme sur sa devancière. S'y ajoute désormais une version réalisée à 3.8, affichant fièrement 220 ch SAE pour atteindre ces fameux 200 km/h tant convoités. Rouler en Jaguar, c'est déjà quelque chose à l'aube des années 60. Afficher le titre de berline la plus rapide du marché, c'est encore mieux, quitte à en faire la monture préférée des méchants au cinéma. Cette vieille canaille de Léopold Saroyan,



SIGNÉ MOTA-LITA, LE VOLANT TROIS BRANCHES EN BOIS APPORE UNE PETITE TOUCHE SPORTIVE À UN HABITACLE OÙ LE LUXE PRÉDOMINE. PARFAITEMENT INTÉGRÉ DANS LE BAS DE LA CONSOLE CENTRALE, L'ÉCRAN APPLE CARPLAY MONTÉ PAR CECIL CARS APPORE UNE TOUCHE DE MODERNITÉ BIEN PRATIQUE.

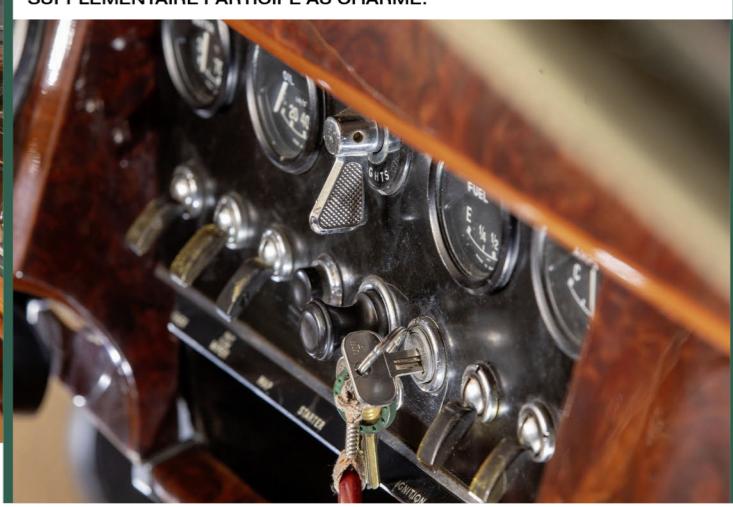
► (alias Louis de Funès) lui offre un joli rôle dans le film *Le Corniaud*, sorti en 1965. Accompagné de deux sbires, il apprécie sans modération son titre de « reine de la route », au moment de poursuivre à travers l'Italie sa Cadillac convoyée par cette bonne pâte d'Antoine Maréchal (alias Bourvil). Piquer quelques petites pointes à 200 km/h sur les autoroutes transalpines permet de ne pas perdre de vue une belle américaine emportant le butin d'un énorme hold-up, n'est-il pas ? En dehors de ses qualités dynamiques, notre tripouille n'est sûrement pas insensible aux évolutions esthétiques de sa berline par rapport à la Mk1. Malgré une allure et une proue assez proches, la Mk2 s'affine, agrandit ses surfaces vitrées et devient plus sportive. Au point de se voir décerner le titre officieux de plus belle voiture du monde. Soixante-cinq ans plus tard, le magnétisme continue d'opérer sans engendrer la moindre lassitude. Comment rester insensible à ces formes sensuelles quand ses deux phares en forme de grosses billes vous font de l'œil ? Je reconnaiss volontiers que l'élegance et la classe d'une Mk2 tiennent de la phrase toute faite, mais elle ne peut qu'engendrer une pointe de nostalgie aux amateurs de la marque de Coventry, quand on voit le virage qu'entend prendre Jaguar à l'avenir. Quel charme ! Évidemment, le plaisir des sens se poursuit après avoir ouvert la porte. Le cuir pleine fleur qui garnit la banquette, l'entourage

de la console centrale et quelques autres articles intérieurs chatouillent délicatement les narines. Et puis l'ambiance unique flatte la rétine et vous renvoie dans cet intemporel univers du luxe propre aux sixties. Le sempiternel couplet du salon anglais tient du poncif, mais il suffit de s'installer dans cette banquette arrière moelleuse pour ne plus avoir envie d'en sortir. Un petit gabarit comme ce cher Léopold y trouve volontiers ses aises. Les petites tablettes situées au dos des sièges antérieurs lui permettent de coucher sur le papier ses sombres projets ou de poser le silencieux de son arme. La place du conducteur est tout aussi appréciable, même si l'installation à bord impose de placer ses jambes de part et d'autre du volant Mota-Lita en bois de notre modèle du jour. L'insertion de la clé en plein milieu de la planche de bord et le quart de tour qui s'ensuit prennent ici une tournure romantique, avant d'empoigner une marche arrière qui ne répond qu'à un geste précis du poignet. La vision du paysage arrière répliqué à travers un petit écran sur la console centrale trahit la présence d'une caméra de recul délicieusement anachronique. Notre filou, qui possède pourtant un téléphone à bord de sa Mk2, n'aurait pu imaginer tel équipement dans la sienne. C'est d'autant plus utile pour épargner le pare-chocs arrière en manœuvre, même s'il n'est pas en or comme celui de sa Cadillac ! Cette concession à la modernité est une exclusivité



DIFFICILE DE RÉSISTER À L'APPEL DE CES MOELLEUSES PLACES ARRIÈRE, SURTOUT SI LE CHAUFFEUR ADOpte UNE CONDUITE DE MINISTRE !

AU SOMMET DE LA CONSOLE CENTRALE, LA MULTITUDE D'INTERRUPTEURS QUI COHABITE AVEC L'INSTRUMENTATION SUPPLÉMENTAIRE PARTICIPE AU CHARMÉ.



LA POIGNÉE D'OUVERTURE DE PORTE CHROMÉE ET LE MINI CENDRIER DANS L'ACCOUDOIR RENVOIENT À UNE AUTRE ÉPOQUE.



LA COMMANDE DE BOÎTE AIME ÊTRE TRAITÉE AVEC DÉLICATESSE, SURTOUT LORS DU RÉTROGRADAGE DE LA TROISIÈME EN SECONDE.

CES TABLETTES AU DOS DES SIÈGES AVANT RAPPELLENT QUE LES MONOSPACE N'ONT PAS TOUT INVENTÉ !

L'ABSENCE DE CEINTURE DE SÉCURITÉ ÉTONNE UN HABITUÉ DES AUTOMOBILES D'AUJOURD'HUI, MAIS LA MK2 VOUS MET VITE À L'AISE !



L'AMBIANCE UNIQUE FLATTE LA RÉTINE
et vous renvoie dans cet univers du luxe propre aux sixties



LA DOUBLE SORTIE D'ÉCHAPPEMENT RAPPELLE QUE NOTRE MK2 PEUT SE DÉBARRASSER DE SES POURSUIVANTES DE L'ÉPOQUE D'UN COUP D'ACCÉLÉRATEUR.

UNE MAIN DE FER DANS UN GANT DE VELOURS

L'embrayage ferme rappelle autant le temps qui passe que la commande de boîte Moss aux longs débattements longitudinaux. Impliquant un minimum de poigne, elle vous exhorte à lui parler gentiment sous peine de craquements incongrus, notamment lors des rétrogradages en seconde. Heureusement, le six-en-ligne, dont le sifflement de transmission en première, apporte une sonorité aussi vintage qu'attachante est du genre arrangeant. Son incroyable souplesse épargne au besoin de nombreux changements de rapports au moment de cruiser en ville comme sur route. Tractant avec force dans la première partie du compte-tours, il apprécie tout autant la seconde, avec une vaillance étonnante pour une mécanique datant ici de 1961. Gardant bon pied bon œil, il s'autorise un joli rythme, alors que les freins à disques rassurent par leur attaque et leur décélération correctes quand un danger survient. Avec un tel ensemble, il est logique que notre aigrefin apprécie d'en prendre occasionnellement le volant. Ses qualités routières éprouvées lui permettent de suivre au besoin sa Cadillac accidentellement tombée entre des mains indélicates et de la récupérer après lui avoir tiré dans les pneus. Dans cette folle course-poursuite, la poupe sautillante



TECHNIQUE

Moteur	6 cyl. en ligne, 12 soupapes
Cylindrée	3780 cm ³
Distribution	2 arbres à cames en tête
Puissance maxi	220 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	325 Nm à 3 000 tr/mn
Alimentation	2 carburateurs SU type HD6
Transmission	Aux roues AR, boîte mécanique 4 vitesses + overdrive
Suspensions AV	Roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis
Suspensions AR	Essieu rigide, ressorts à lames, barre Panhard et amortisseurs télescopiques
Freins AV / AR	Disques / Disques
Pneus AV / AR	185/80 HR 15
Dimensions L x l x h	4,59 x 1,69 x 1,46 m
Poids	Environ 1400 kg
Réservoir	55 l
Prix 1961	31 000 F
Équivalent 2024 (Insee)	56 900 €
Cote Sport Auto Classiques	Environ 50 000 €

PERFORMANCES

Vitesse maxi: 194 km/h
1000 m D.A.: 31 s
Conso. moyenne:
14 l/100 km



LE COFFRE D'UNE MK2 SE MONTRÉE PRATIQUEMENT ASSEZ VASTE POUR ACCUEILLIR LES MÉFAITS D'UN BRAQUAGE DE CE CHER LÉOPOLD SAROYAN!



L'AVIS DE... JACQUES WARNEY

La Jaguar Mk2 fait partie de ces incontournables berlines sportives de l'histoire qui offrent un véritable plaisir des sens. Ses lignes intemporelles, ses courbes sensuelles, le charme de ses chromes et son habitacle tiré à quatre épingles excitent la rétine. Son six-en-ligne souple, performant et mélodieux enchanterait l'ouïe, alors que les effluves de matériaux nobles et de mécanique flattent l'odorat. Difficile de résister au magnétisme et à l'aura de ce grand classique qui demeure relativement abordable en occasion par rapport à ce qu'il représente.

Gardant bon pied bon œil,
**LE SIX-EN-LIGNE S'AUTORISE
UN JOLI RYTHME**



et un peu raide pénalise le bien-être de ses occupants. La faute en grande partie à ce fichu pont arrière rigide flanqué de lames de ressorts, mais notre bon M. Saroyan n'en a cure. Connaissant parfaitement les défauts de sa monture, il préfère laisser son petit personnel composer avec un confort un peu rude aux places arrière quand la chaussée se dégrade. Impossible aujourd'hui d'adopter un tel rythme. Avec une sexagénaire, ce serait d'autant plus inopportun que sa direction en petite forme incite à la prudence. Quelque peu fatiguée, notre unité assistée disponible en option pâtit ici d'un important flou artistique qui ne permet pas de découvrir les vertus d'un châssis prometteur, malgré d'amples mouvements de caisse. De toute façon, cela se répare, même si on me murmure que la bonne vieille direction classique apporte plus de précision. Espérons donc que notre attachant scélérat ait opté pour le modèle « à l'huile de coude » lors de son périple, quitte à faire travailler ses biscoteaux avec autant d'assiduité que son voisin de douche croisé dans un camping transalpin lors de ses aventures! Puisque rien ne presse de notre côté, autant profiter à rythme paisible du plaisir contemplatif de ce long capot en pointe surmontée du fameux jaguar, de ces ailes subtilement galbées, de ces minuscules essuie-glaces et de cet irrésistible petit rétroviseur extérieur gauche rond, dans les effluves de cuir et de mécanique qui rappellent un temps révolu. Que la route est belle en Mk2! ■



L'AVIS DE... CHARLES COLLIN

« Cette voiture m'évoque beaucoup de souvenirs d'enfance, puisque la marque Jaguar a toujours été très présente chez nous. Elle avait servi à emporter beaucoup d'affaires, lors d'un déménagement, alors que je n'avais encore que 7 ou 8 ans. Elle se montre suffisamment habitable et pratique pour partir en vacances, avec une incomparable élégance ! La voiture demeure confortable en proposant la direction assistée et une belle douceur de conduite. Elle y ajoute tout le chic d'une anglaise, avec du cuir et des boîseries aux essences fabuleuses. La voiture bénéficie de grandes avancées technologiques et peut au besoin faire preuve d'un tempérament sportif. Elle s'est même distinguée dans quelques épreuves routières et sur circuit. Le moteur 3.8, que l'on retrouvera ensuite sur la Type E avec un taux de compression plus élevé, est éprouvé. Avec un entretien annuel régulier, la mécanique se montre particulièrement fiable. Seule la partie électricité, avec les diverses connexions et porte-fusibles, demande à être surveillée. »



CE QU'EN DISAIT
SPORT AUTO

NOVEMBRE
1962

JAGUAR 3,8 LITRES MK2 TYPE TOUR DE FRANCE PAR JOSÉ ROSINSKI

66

C'est en s'appuyant sur l'expérience de trois Tours de France victorieux que cette voiture a été préparée. Le moteur est, bien entendu, le six-cylindres en ligne à double arbre à cames en tête auquel, à vrai dire, aucune modification importante n'a été apportée: culasse très légèrement rabotée pour amener le taux de compression de 8/1 à 8,3/1, conduits d'admission et d'échappement polis, pistons avec plus de jeu, bielles et vilebrequin polis et pièces mobiles rééquilibrées,

carburateurs de série réglés plus riches et démunis de filtres à air. Les rapports de boîte ont été rapprochés. Les trois premiers et l'overdrive sont rallongés. Le volant moteur est allégé, et l'embrayage, renforcé. La suspension de série a été intégralement conservée. Seuls des amortisseurs Koni plus fermes ont été montés. La direction est plus directe et passe de cinq tours de butée à butée à trois tours et demi. Les garnitures et le liquide de freinage sont optimisés et la voiture passe

de 1450 à 1380 kg. [...] La conduite en ville ne pose absolument aucun problème. On repart sans à-coups à 1500 tr/mn en quatrième, même en appuyant fort sur l'accélérateur. Le revêtement souvent imparfait fait ressortir la sécheresse de la suspension, jusqu'à provoquer des sautilllements désagréables, mais limités du train arrière. [...] Avec deux personnes à bord, nous procédons à nos essais d'accélération: 400 m départ arrêté: 16,7 s; 1000 m départ arrêté: 30,2 s. En ce qui

conserve la vitesse maxi, j'avoue avoir été un peu déçu: pour nos quatre essais, nous avons obtenu entre 200 et 202 km/h. [...] En conduite style compétition sur circuit, les caractéristiques de tenue de route sont dominées par le poids du gros moteur sur l'essieu avant. La voiture est très sous-vireuse et, pour corriger ce défaut, il est conseillé d'adopter une pression plus forte dans les pneus avant que ceux de l'arrière.

SPORT AUTO N° 11