

La voiture de Marilyn



146

Ce capot démesuré était une prouesse de tôlier... une prouesse fragile.

LA COTE DE L'EXPERT

Son esthétique racée et agressive aura marqué son époque et mécaniquement, la Jaguar Type E héritait du fameux six cylindres 4,2 litres, proche des moteurs équipant les fameuses D victorieuses des 24 Heures du Mans. Les versions sont nombreuses et les cabriolets (surtout les dernières V12...) demeurent les plus appréciés même si la Type E est atteinte du même mal que la XK 120. La cote de Christian Huet : coupé 4,2 litres : 150 000 à 200 000 F, cabriolet 4,2 litres : 250 000 à 300 000 F, cabriolet V12 : 400 000 à 500 000 F. Tendances à la baisse.

Certaines voitures s'imposent sur le seul plan de la rigueur technique, pour ce qu'elles ont représenté au moment de leur apparition. La Mercedes 300 SL est un parfait exemple dans cette catégorie. D'autres sont des exercices de funambules, telle la berlinette Alpine et, enfin, quelques-unes sont des créatures de

La plus fragile des robes

rêve, les Marylin de l'automobile... Vulnérables à bien des égards si on les analyse froidement mais dotées d'un tel charme qu'on ne veut pas tellement voir leurs défauts... Pour moi, la Jaguar E représente l'archétype de cette école. Totalement éloignée de notre cartésianisme souvent ennuyeux et donc parfaitement anglo-saxonne... Un engin fait à tout prendre de bric et de broc, avec des lambeaux de XK 120 et des morceaux de Type D des 24 Heures, le tout ficelé avec une incroyable ingénuité, pour donner en fin de compte une voiture de cinéma, faite pour



Un habitacle réduit par rapport à la longueur de la caisse mais un ensemble impressionnant.

les clairs de lune irréels, les violons de Glenn Miller et le sourire de Rita Hayworth... En deux mots, la plus hollywoodienne des européennes et, d'ailleurs, son succès fut là-bas énorme !

C'est au Salon de Genève 61 qu'apparut la E dans ses versions roadster et coupé - quel étonnant profil ! - avec, sous l'immense capot basculant d'arrière en avant qu'elle avait hérité des types C et D des 24 Heures du Mans, l'excellent 3.8 litres, qui avait depuis longtemps perdu l'habitude de son ancêtre des années 50, de nécessiter un changement de coussinets de bielles tous les 20 000 km... Pour la première fois, Jaguar lançait une voiture à roues arrière indépendantes !

La Jaguar E était une voiture de route mais elle avait à un point tel le look d'une voiture de compétition qu'aujourd'hui encore, il suffit d'arrêter ce long fuseau d'alliage léger le long d'un trottoir pour qu'il soit entouré par la foule. Nombreux furent d'ailleurs ceux qui s'y trompèrent, même parmi l'élite des pilotes britanniques d'alors, qui s'entêtèrent sans grand succès à transformer la E en voiture de course, avec la collaboration polie de l'usine, qui n'y croyait guère...

A conduire, la voiture était nettement plus plaisante et facile qu'une XK. Après le 3.8 litres, elle eut sous le capot le 4.2 litres et même le V12 qui, quoique surpuissant par rapport aux 6 cylindres, n'augmentait pas sensiblement le tenue de route... Elle eut également droit à la première boîte de vitesses totalement synchronisée proposée par Coventry et ses quatre freins à disque, hérités de la XK 150 pourtant globalement

peu intéressés à s'arrêter à cette vitesse.

Pour ses caractéristiques son appellation la barrière. Malheureusement s'avéra que le prototype de cette vitesse toute maniérée l'époque était longtemps problématique d'usure, de Car, tout à 150, la Type coûteuse et toujours très beaux et beauté et En réalité,

215 chronométrée sa stabilité suscita parmi les jamais été peu en mètres d'agrément souplesse progressive sourd d'avis fuselé était Plantée sur serrage ces dernières même la d'impression Ferrari presque qu'est-ce



Le profil ressortait d'une esthétique purement aérodynamique... fleurer la nostalgie...



était
uesse

ur le
ue,
é au
des
ette
es de
et,
res de

le

rève, les Marylin de l'automobile...

Vulnérables à bien des égards si on les analyse froidement mais dotées d'un tel charme qu'on ne veut pas tellement voir leurs défauts...

Pour moi, la Jaguar E représente l'archétype de cette école. Totalement éloignée de notre cartésianisme souvent ennuyeux et donc parfaitement anglo-saxonne... Un engin fait à tout prendre de bric et de broc, avec des lambeaux de XK 120 et des morceaux de Type D des 24 Heures, le tout ficelé avec une incroyable ingénuité, pour donner en fin de compte une voiture de cinéma, faite pour



Un habitacle réduit par rapport à la longueur de la caisse mais un ensemble impressionnant.

les clairs de lune irréels, les violons de Glenn Miller et le sourire de Rita Hayworth...

En deux mots, la plus hollywoodienne des européennes et, d'ailleurs, son succès fut là-bas énorme !

C'est au Salon de Genève 61 qu'apparut la E dans ses versions roadster et coupé - quel étonnant profil !- avec, sous l'immense capot basculant d'arrière en avant qu'elle avait hérité des types C et D des 24 Heures du Mans, l'excellent 3.8 litres, qui avait depuis longtemps perdu l'habitude de son ancêtre des années 50, de nécessiter un changement de coussinets de bielles tous les 20 000 km... Pour la première fois, Jaguar lançait une voiture à roues arrière indépendantes !

La Jaguar E était une voiture de route mais elle avait à un point tel le look d'une voiture de compétition qu'aujourd'hui encore, il suffit d'arrêter ce long fuseau d'alliage léger le long d'un trottoir pour qu'il soit entouré par la foule. Nombreux furent d'ailleurs ceux qui s'y trompèrent, même parmi l'élite des pilotes britanniques d'alors, qui s'entêtèrent sans grand succès à transformer la E en voiture de course, avec la collaboration polie de l'usine, qui n'y croyait guère...

A conduire, la voiture était nettement plus plaisante et facile qu'une XK. Après le 3.8 litres, elle eut sous le capot le 4.2 litres et même le V12 qui, quoique surpassant par rapport aux 6 cylindres, n'augmentait pas sensiblement le tenue de route... Elle eut également droit à la première boîte de vitesses totalement synchronisée proposée par Coventry et ses quatre freins à disque, hérités de la XK 150 pourtant globalement

peu intéressante, lui permettaient de s'arrêter correctement à n'importe quelle vitesse.

Pour ses créateurs, la E-type, donnons-lui son appellation britannique, devait atteindre la barrière des 150 mph, à savoir 241 km/h ! Malheureusement, la voiture de série s'avéra moins soignée aérodynamiquement que le prototype qui atteignit effectivement cette vitesse, plus lourd également, et, de toute manière, seuls les pneus racing de l'époque étaient capables de soutenir longtemps cette vitesse, avec tous les problèmes qu'ils posaient, en matière d'usure, de tenue sous la pluie... et de prix ! Car, tout comme les trois XK 120, 140 et 150, la Type E ne fut jamais une voiture très coûteuse ou, plus précisément, elle fut toujours très nettement moins coûteuse que ses concurrentes directes sur le plan de la beauté et du prestige...

En réalité, la Type E cinglait aux alentours de 215 chrono, ce qui n'était déjà pas si mal, et sa stabilité de trajectoire en ligne droite suscita immédiatement l'enthousiasme parmi les propriétaires de XK qui n'avaient jamais été à pareille fête. Elle descendait de peu en dessous de 30 secondes aux 1'000 mètres départ arrêté mais son plus grand agrément résidait peut-être dans sa souplesse qui permettait des reprises d'une progressivité parfaite, dans un grondement sourd d'avalanche lointaine... Et puis la vision pour le pilote de l'immense capot fuselé était incomparable !

Plantée sur ses belles roues Rudge à serrage central qu'elle fut l'une des toutes dernières voitures à exhiber -peut-être même la dernière...- la E donnait une telle impression de vélocité que nombre de Ferrari contemporaines paraissaient presque rustaude à ses côtés (oh là là... qu'est-ce que je vais entendre !...). Cela



Le profil ressortait d'une esthétique purement aéronautique, qui n'était pas loin de fleurer la nostalgie...

étant, il ne fallait cependant pas trop lui en demander. Elle aimait tout autant les longues cavalcades en ligne droite que les démarrages, fulgurants pour l'époque, aux feux rouges mais, par contre, les virages un peu serrés n'étaient pas son fort.

En France du moins, les Type E étaient munies en série d'un pont autobloquant qui, à tout prendre, n'était pas inutile. Toutefois, sa présence nécessitait une bonne décomposition de l'entrée en virage, surtout sur routes mouillées. Si l'on prenait soin de tourner le volant et d'accélérer ensuite, tout se passait généralement bien, à condition, bien entendu, de doser à l'accélérateur, pour que le coquin déhanchement de l'arrière ne se transforme pas en lamentable début de tête-à-queue. Mais si une fâcheuse négligence amenait à accélérer d'abord pour braquer ensuite, c'était le tout-droit garanti, les bras lamentablement croisés sur le volant et, à tout le moins, le beau museau fragile dans l'herbe !...

Plutôt robuste de mécanique, refroidissant bien (surtout pour les versions à deux moto-ventilateurs), la Type E usait des pneus et des plaquettes de freins, ce qui est d'ailleurs assez normal pour une voiture ultra-rapide. Mais, plus ennuyeux, elle s'avérait d'une grande fragilité au point de vue carrosserie. Son immense capot se trouvait plus à l'aise sur le circuit de la Sarthe où il était né, que dans les encombrements parisiens. Une touchette en parking, voire la main trop pesante d'un admirateur trop enthousiaste et la tôle légère se bosselait...

C'est, je pense, pour cette raison que l'on voit si rarement des Jaguar E dans les rues, alors qu'il en existe encore aujourd'hui un certain nombre. Et puis, elle donne à l'arrêt une telle impression de vitesse que certains la jugeraient peut-être obscure

JAGUAR E

● **Moteur** : Puissance fiscale 22 CV. Cylindrée 3 781 cm³. 6 cylindres en ligne 87 x 106. Trois carburateurs inversés. Allumage par distributeur et bobine. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 60 litres. Soupapes en tête commandées par les arbres à cames. Deux arbres à cames commandés par chaîne. Rapport volumétrique 9. Puissance maximale 269 ch à 5 500 tr/mn. Couple maximum 36 mkg à 4 000 tr/mn.

● **Transmission** : Roues arrière motrices. Boîte de vitesses à quatre rapports, 2^e, 3^e, 4^e synchronisés.

● **Châssis, suspension** : Carrosserie autoporteuse. Suspension avant à roues indépendantes par triangles et barres de torsion longitudinales. Suspension arrière à roues indépendantes par leviers articulés et quatre ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs hydrauliques télescopiques à l'avant et à l'arrière. Barre stabilisatrice à l'avant.

● **Freins** : A disque sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

● **Direction** : A crémaillère.

● **Pneumatiques** : 6.40 x 15.

● **Carrosserie** : Poids en ordre de marche 1 300 kg.

● **Caractéristiques de performances** : Cylindrée à la tonne 2 806 cm³. Puissance au litre 71,2 ch. Rapport poids/puissance 4,83 kg/ch.