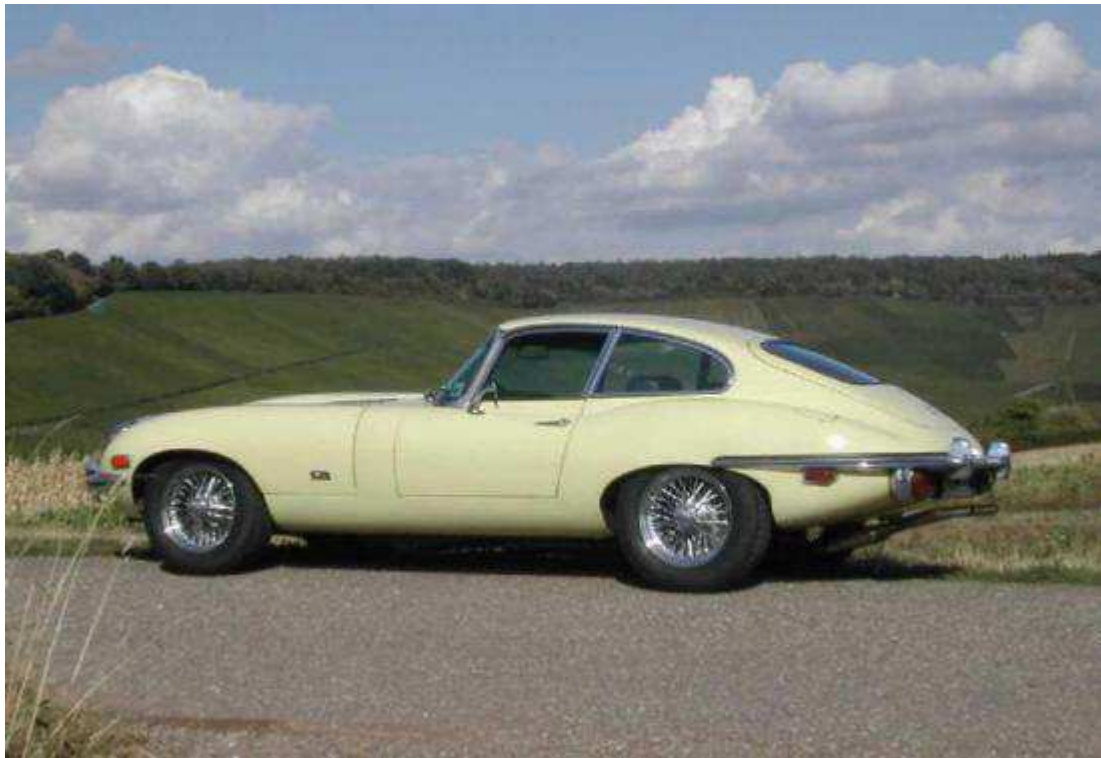


Jaguar type E S2 de 1969



La Jaguar Type E (appelée Jaguar E-Type au Royaume-Uni et Jaguar XK-E aux États-Unis) est une voiture de sport fabriquée par le constructeur automobile britannique Jaguar dans les années 1960 et 1970. Présentée au Salon international de l'automobile de Genève de 1961, elle succède à la série des XK. La production s'étend de 1961 à 1975 et se décline en trois modèles (cabriolet, coupé et 2+2), trois séries et deux éditions limitées.

La Type E, bien que rappelant la Jaguar D-Type du point de vue de sa ligne, est pour l'époque d'une conception complètement nouvelle. Les évolutions et les modifications sont nombreuses tout au long de la vie du modèle, pour améliorer les performances, la sécurité, le confort, ou encore pour des questions de réglementation, particulièrement aux États-Unis, son principal marché. L'abandon du moteur 6 cylindres en ligne en 1971 au profit d'un inédit moteur V12 Jaguar constitue l'une des modifications majeures.

En 1975, la Type E laisse la place à la XJS, moins sportive et moins chère à construire parce que fondée sur la plateforme XJ. Plus de 70 000 exemplaires de Type E seront vendus, constituant ainsi l'un des plus grands succès commerciaux de Jaguar. Son allure et ses performances, qui la distinguaient des autres voitures du même segment, en ont fait aujourd'hui un mythe automobile symbolisant les Swinging Sixties.

Ces modèles ont toujours été beaucoup moins chers que leurs concurrents de l'époque (Ferrari, Aston Martin...). Jamais une voiture de sport n'avait été tout à la fois aussi bon marché et rapide. La vitesse annoncée était de 240 km/h (150 mph) pour le modèle « presse ». La Jaguar Type E, d'une ligne rappelant la "D Type" n'était pas d'une conception complètement nouvelle : caisse autoporteuse monocoque avec un faux châssis en tubes carrés "Reynolds" à l'avant, c'était exactement le schéma des fameuses D de course. Quatre roues indépendantes, quatre freins à disques, une toute nouvelle suspension arrière dotée de quatre amortisseurs télescopiques avec ressorts intégrés et freins montés inboard contre le différentiel, le tout monté dans un berceau séparé.

Histoire:

La Type E est une voiture compliquée, coûteuse à entretenir du fait de sa conception, mais qui offre des performances et une tenue de route inégalées pour son époque. Son système de suspension arrière a été utilisé sur beaucoup de Jaguar, des Type S aux XJ en passant par la XJS. En 1961, ce fut un engouement extraordinaire dès qu'elle fut exposée dans les salons. Les vedettes et personnalités de l'époque l'achetèrent immédiatement. Sur le plan sportif elle eut une carrière en retrait pour les modèles de série pas assez légers et fiables face, en particulier, aux Ferrari 250GT. L'usine construisit alors les fameuses "Lightweight" au nombre de douze seulement. Carrosserie et bloc moteur en aluminium. Très rapides mais avec des soucis de fiabilité des blocs justement qui ne tenaient pas. Puis de nos jours les Types E engagées en VHC en France et en course sur circuit au Royaume-Uni et aux USA sont devenues, avec des préparations poussées, bien plus performantes qu'à l'époque et glanent beaucoup de trophées. Le moteur reconnu comme étant le plus performant et efficace est le 3,8L. Le coupé rassemble, dans une voiture de sport, un interminable capot avec bossage central, un hayon arrière à ouverture latérale et un vaste espace pour les bagages alors que le cabriolet a, comme on pouvait s'y attendre, un coffre « symbolique ». Très rapidement un coupé 2+2 est ajouté à la gamme, avec deux petites places à l'arrière qui en faisaient presque une voiture familiale et qui pouvait être achetée avec une boîte automatique (influence du marché américain).

La série 2 (1968–1970)

La Type E subit quelques modifications techniques et esthétiques qui dénaturèrent la pureté originelle de la carrosserie. Ces modifications étaient liées aux exigences antipollution et aux normes de sécurité des États-Unis, premier marché pour Jaguar, ainsi que par la nécessité d'améliorer la fiabilité. Esthétiquement, les différences extérieures portent essentiellement sur l'absence de carénages vitrés de phares, des pare-chocs plus enveloppants et plus hauts, une entrée d'air plus grande à l'avant pour améliorer le refroidissement, à l'intérieur, un tableau de bord différent avec des interrupteurs basculants. Sur le plan mécanique, aux USA, les trois carburateurs SU HD8 ont été remplacés par deux carburateurs Zenith-Stromberg, ce qui diminuait la puissance de la voiture comme sur la série 1,5. Les versions européennes conservaient les trois carburateurs SU HD8. Les freins à disque sont maintenant des Girling beaucoup plus performants que le système Dunlop des séries précédentes. La série 2 est la plus fiable (et la plus facile à conduire dans la circulation moderne) des Jaguars type E parce qu'elle est dotée d'un meilleur circuit de freinage Girling et d'un gros radiateur refroidi par deux ventilateurs électriques.

