

Dossier Jaguar XJ



La couleur *Light Blue* sied à merveille à la XJ6 Série 1, et le premier catalogue de 1968 ne manque pas de la mettre en valeur.

GENÈSE LE JUBILÉ D'UNE REINE

Grace, space and pace. La XJ correspond parfaitement au slogan Jaguar, auquel elle ajoute un contenu technologique de très haut niveau pour son époque. Cinquante ans après son apparition, que reste-t-il de cette diva des berlines ?

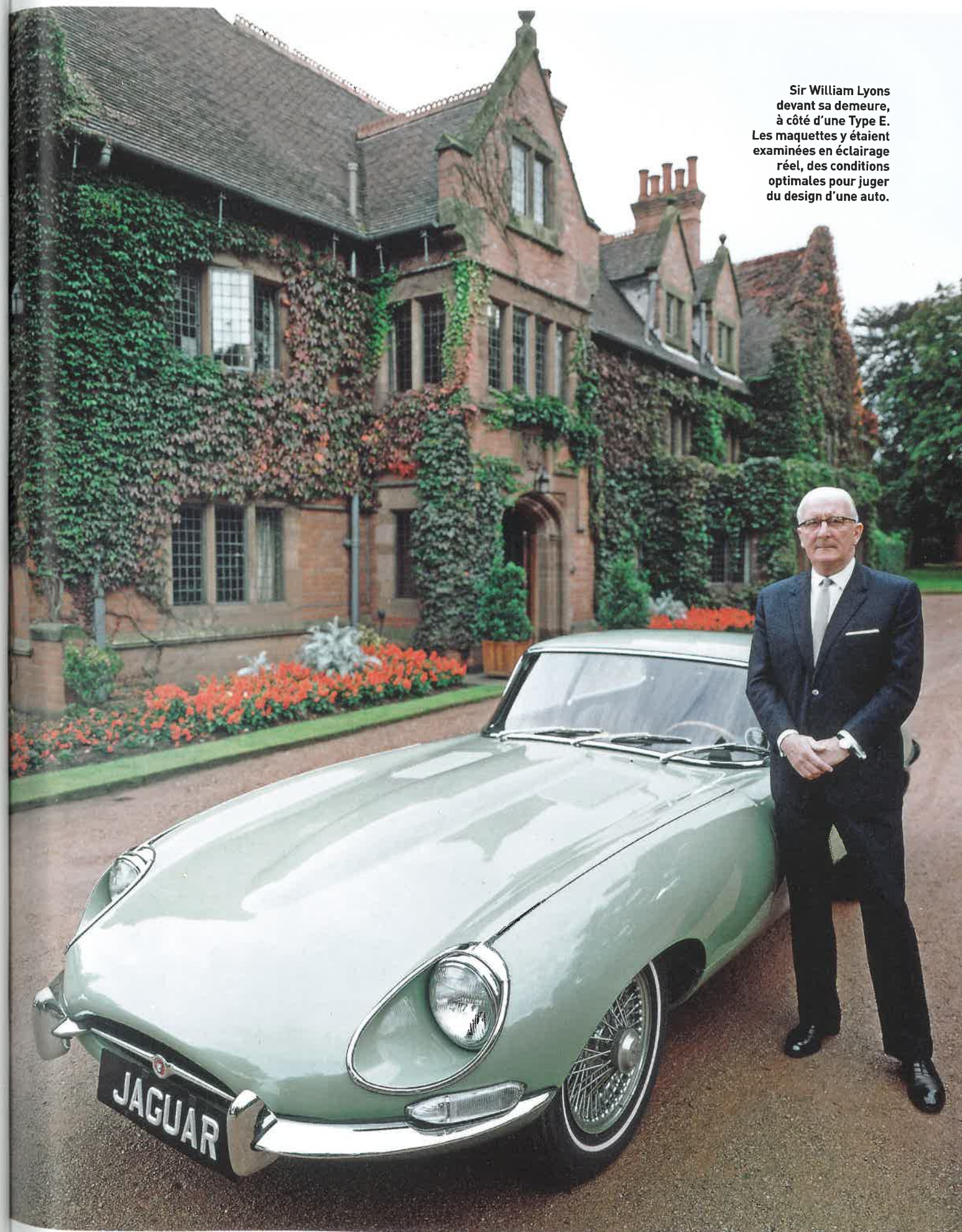
TEXTE : STÉPHANE SCHLESINGER. PHOTOS : JAGUAR HERITAGE, ARCHIVES RÉTROVISEUR

Quel paradoxe croustillant : le modèle-phare d'un spécialiste de la voiture de sport est une berline. Par-delà l'hystérie spéculative affectant la Type E, l'auto qui a fait durablement vivre Jaguar pendant plusieurs décennies, c'est bien la XJ. Produite à plus de 800 000 exemplaires jusqu'à présent, toutes générations confondues, elle représente la moitié des Jaguar en circulation. C'est d'ailleurs le seul modèle du constructeur anglais qui ait conservé son nom au fil de ses refontes. Il faut dire que rarement auto a eu, à ce point, tout pour elle. Et pourtant, la conception de celle que beaucoup considèrent comme la plus belle berline de l'histoire fut tout sauf une longue Tamise tranquille...

Une Type E à 4 portes

William Lyons, créateur et patron de Jaguar était, à juste titre, très fier de sa sublime Type E. Percevant l'évolution de la demande aux USA, son marché

principal, il imagine lui offrir une descendante sous la forme d'une luxueuse GT à quatre places. Ainsi, les études du projet XJ4 (pour eXperimental Jaguar, le chiffre représentant le nombre de passagers) commencent vers la fin 1963, les premières maquettes évoquant un spacieux coupé aux extrémités très similaires à celles de la XKE. Seulement, sous les coups de boutons d'une concurrence plus moderne comme la Rover P6, les ventes la Mk II, la vache à lait de Coventry, commencent à faiblir, tout comme celles de ses dérivées S-Type ou Daimler V8-250. Pire, au sommet de la gamme, l'énorme Mk X ne rencontre pas non plus son public. Il faut réagir et rationaliser cette offre inutilement complexe, tant à commercialiser qu'à produire. La 420, étrange bouche-trou sur base de S-Type et à face de MK X, va encore compliquer la donne à partir de 1966. Ainsi germe l'idée d'un modèle qui remplacerait toute cette clique hétéroclite, au risque de trop amincir le catalogue. Ce sera la XJ4, à laquelle on →



Sir William Lyons devant sa demeure, à côté d'une Type E. Les maquettes y étaient examinées en éclairage réel, des conditions optimales pour juger du design d'une auto.

Dossier Jaguar XJ

La 240 était une Mk II 2,4 l simplifiée, servant d'entrée de gamme à Jaguar. Totalement dépassée, elle sera supprimée en avril 1969, pour faire de la place à la XJ.



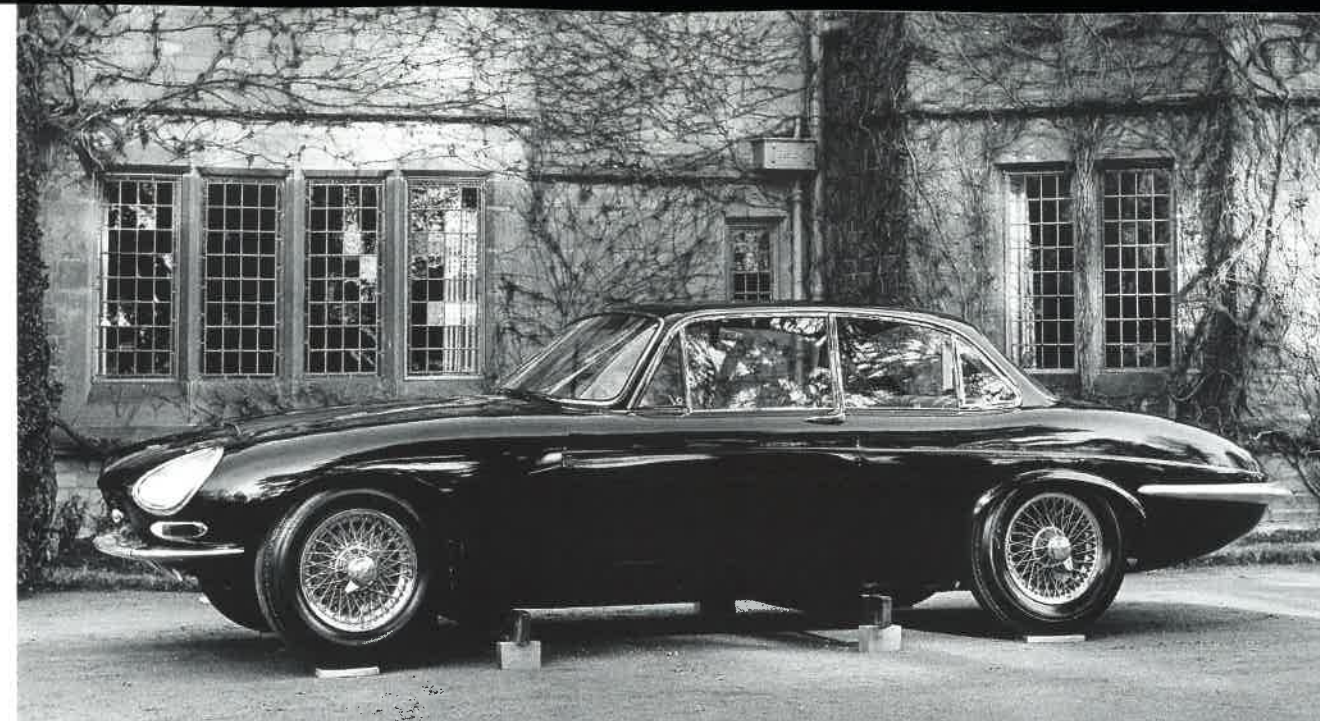
ajoute des ouvrants postérieurs, tandis que Lyons en tronque l'avant et l'arrière. Dès le début de 1965, l'esthétique finale de la XJ est pratiquement figée : basse, galbée et agressive. Un coupé à quatre portes en somme ! Si le grand patron définit les grandes lignes de la voiture, l'étude technique demeure du ressort de Bob Knight, en charge du développement des véhicules depuis 1963. Il est l'auteur de l'exceptionnelle suspension arrière indépendante des Type E et Mk X qui se retrouve légèrement modifiée dans la future XJ. Fixée sur un berceau relié à la caisse par des silentblochs, à l'instar du train avant qui adopte une épure antiplongée, elle constitue l'élément-clé de ces trains roulants qui feront beaucoup pour le succès de la XJ. Celle-ci est aussi la première ber-

line Jaguar à se parer d'une direction à crémaillère, évidemment assistée. Afin d'exploiter au mieux ces liaisons au sol sophistiquées, on demande à Dunlop de développer un nouveau pneu radial à profil bas, tandis que des étriers de freins à trois pistons sont retenus pour l'avant. Rien n'est trop beau !

Les roues de la fortune

Tous ces raffinements ont un coût, chose qu'abhorre William Lyons. Ayant calculé que les machines-outils étaient moins chères que de la main d'œuvre, il en achète de nombreuses d'occasion qu'il exploite jusqu'à la lie. Il en va de même pour ses ouvriers et ses ingénieurs qui, soigneusement choisis, →

Les 420 et 420G donneront leur moteur XK 4,2 l à la XJ et ne lui survivront guère. Logique car ni l'une ni l'autre ne pouvait justifier son maintien, ni par les prestations, ni par le prix.



La première maquette de la XJ4 en 1962. On voit clairement la filiation avec la Type E, et il s'agit encore d'un coupé. Pourtant, les grandes lignes de la XJ6 finale sont déjà là.

LES PREMIÈRES MAQUETTES ÉVOQUENT UN GRAND COUPÉ INSPIRÉ DE LA XKE



Ci-dessus : le projet XJ4 en 1962. On a tronqué la poupe pour la relever et ainsi agrandir le volume du coffre. La maquette est examinée par William Lyons, devant sa maison de Wappenbury Hall. Remarquez dans le fond, une étude de capot à 4 phares rappelant la Lagonda Rapide.

En 1963, on imagine déjà une face avant verticale, inspirée de celle de la Mk X. Il n'y a que deux projecteurs, ce qui lui donne un petit air de Volvo Amazon. L'arrière est encore effilé.