

LA JAGUAR TYPE C CONTINUATION



En 2021, Jaguar Classic donna vie à une série limitée de Type C Continuation, une célébration du patrimoine sportif de ce modèle emblématique du constructeur, 70 ans après sa première victoire aux 24 Heures du Mans.

Ce modèle continuation a fait ses débuts publics lors du prestigieux Concours d'Elégance du Hampton Court Palace, le vendredi 3 septembre 2021.

La C-Type Continuation sera entièrement assemblée à la main au Jaguar Classic Works de Coventry que nous connaissons bien pour l'avoir visité en 2022 lors d'un rallye organisé par Pascal Négre. Il s'agit de la spécification des Type C de 1953 « works » qui ont dominé cette année-là aux 24 Heures du Mans, apportant la deuxième victoire de Jaguar dans la classique mancelle.

L'équipe de Jaguar Classic a minutieusement recherché l'histoire de la Type C pour respecter à la perfection la spécification exigée, donnant vie à l'héritage de Jaguar grâce à la technologie moderne et à l'expertise en ingénierie. Cela inclut l'utilisation des mêmes techniques et méthodes de construction de l'époque !

Dan Pink, le directeur de Jaguar Classic à l'époque, a déclaré : « La Type C est l'une des voitures les plus emblématiques de l'histoire de la compétition de Jaguar, conduite par certains des pilotes les plus admirés de tous les temps. La Type C Continuation perpétue le design iconique et avancé de Malcolm Sayer, grâce à la première application de dessins CAO (Conception Assistée par Ordinateur) 3D utilisé par Jaguar Classic, mariant design, héritage en sport automobile et les outils d'ingénierie les plus modernes. »

Conçue et construite en seulement six mois par une équipe de 12 employés, elle fut vite reconnue pour son efficacité aérodynamique.



La vision de Malcolm Sayer, le légendaire designer de Jaguar, aérodynamicien, prodige de l'ingénierie et artiste, s'est avérée immédiatement un succès.

Initialement en course à partir de 1951, elle a remporté sa première victoire au Mans dès sa première sortie. Sa silhouette fluide et aérodynamique a permis aux pilotes vainqueurs, Peter Walker et Peter Whitehead, d'atteindre une vitesse moyenne de 149 km/heure, un premier record...



Caractéristiques

Conçue et construite en seulement six mois par une équipe de 12 employés, celle qui allait devenir l'une des voitures les plus importantes dans l'histoire de la compétition de Jaguar, la XK120-C comme elle était initialement dénommée fut vite reconnue pour son efficacité aérodynamique étudiée par Malcolm Sayer, que William Lyons venait de recruter en 1950.

Elle reprenait le moteur et la transmission de la XK120, tandis que Malcolm Sayer dessinait la carrosserie lisse et aérodynamique, s'appuyant sur ses solides connaissances en ingénierie et aérodynamique acquises dans l'industrie aérospatiale. En utilisant des formules mathématiques complexes pour créer des courbes en trois dimensions, Sayer a su donner vie à un design pur grâce à des calculs avancés. La ligne est basse, sans aspérités, sobre dans le plus pur style des barquettes des années 1950.

Contrairement à ce que son appellation laisse suggérer, la Jaguar XK120-C ou Type C n'avait en fait presque plus aucun rapport avec celle qui lui avait donné naissance !



Le châssis était désormais composé d'un assemblage de tubes légers et robustes destiné à accueillir l'ensemble moteur-boîte-pont. Le pont était relié à des bras solidaires de barres de torsion placées transversalement. Les mouvements de ces barres étant amortis par de classiques amortisseurs « Newton » télescopiques et non à bras de levier comme sur la XK120. A l'avant, on retrouvait le dispositif de la XK120 : roues indépendantes à barres de torsion et à barres antiroulis. La direction délaissait enfin le boîtier « Burman » vraiment flou au profit d'une crémaillère précise, légère et directe. Le freinage à tambours était amélioré.

Sous le long capot, le célèbre bloc XK 3,4 litres de la XK120 était installé. Il bénéficiait cependant d'une préparation consistant en l'augmentation du diamètre des soupapes d'échappement, modification des ressorts de soupapes, utilisation d'un arbre à cames « high lift » et adjonction de deux carburateurs S.U. H8. La puissance passait ainsi de 160 chevaux sur le bloc de série à 205 chevaux pour cette version compétition.

La transmission disposait d'un volant moteur allégé, d'un embrayage Borg & Beck renforcé, d'une boîte de vitesses Moss « close ratio » et d'un pont arrière Salisbury. La voiture était enfin équipée de roues fils de 16 pouces avec des jantes en alliage léger.



La Jaguar C-Type n'était donc, de fait, pas une version affûtée de l'XK120, c'était une tout autre voiture.

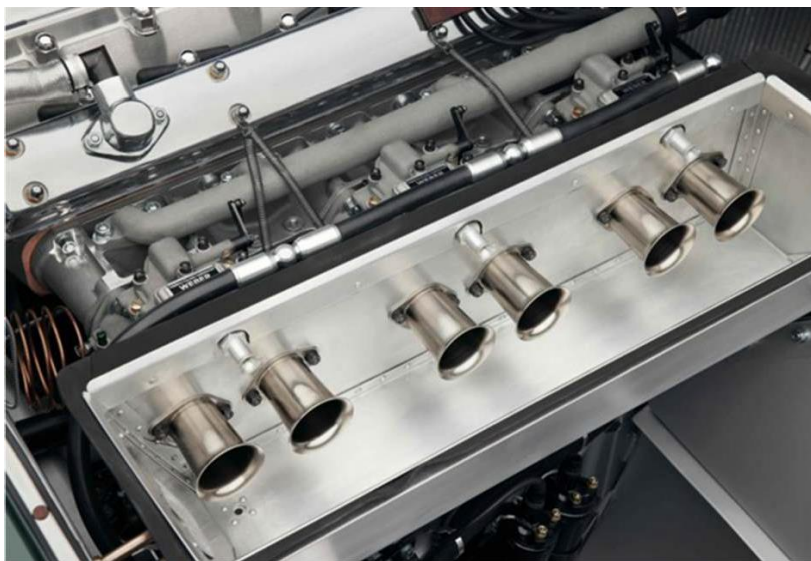


La Jaguar C-Type n'était donc, de fait, pas une version affûtée de l'XK120, c'était une tout autre voiture. Jaguar a débarqué avec trois types C lors des 24 Heures du Mans 1951. Les voitures ayant rejoint Le Mans par la route comme c'était souvent le cas à l'époque.

Trois voitures ont été engagées, pilotées par Stirling Moss et Jack Fairman, Leslie Johnson et Clemente Biondetti, ainsi que le duo victorieux : Peter Walker et Peter Whitehead. Première sortie, première victoire ! La première d'une longue série.

Évolution

L'évolution majeure de la Jaguar Type C intervient en 1953 en vue des 24 Heures du Mans de cette même année. Elle se traduit par une chasse au poids superflu. Les modèles « usine » engagés pour l'épreuve disposent d'un châssis dont la section des tubes a été diminuée, d'une carrosserie en aluminium encore plus fine. Côté mécanique, l'alimentation reçoit trois carburateurs Weber 40 DCOE, un nouvel embrayage à trois disques et enfin, le fameux système de freinage à disques que Jaguar a contribué à développer conjointement



avec Dunlop et Girling. La voiture gagne ainsi une cinquantaine de kilos et plus de 15 chevaux.

L'installation des nouveaux carburateurs a permis une augmentation de la puissance du moteur 3,4 litres en ligne de 200 à 220 chevaux. La puissance supplémentaire, combinée à l'installation des freins à disque et à la carrosserie légère, a permis à Jaguar de remporter son second succès au Mans.



Palmarès

La vision de Malcolm Sayer s'est avérée immédiatement un succès. La Jaguar Type C fut l'une des références en compétition automobile durant la première partie des années 1950.

En 1951, elle a remporté sa première victoire au Mans dès sa première sortie. Sa silhouette fluide et aérodynamique a permis aux pilotes vainqueurs, Peter Walker et Peter Whitehead, d'atteindre une vitesse moyenne record de 149 km/heure.

Elle a marqué l'histoire de la compétition en étant la première voiture à utiliser des freins à disque en course dès 1952. Développés avec Dunlop, combinés à des améliorations du moteur et de la suspension, ils ont contribué à la domination de la type C aux 24 Heures du Mans 1953, avec une première et une deuxième place, et une vitesse moyenne record de 169 km/heure. C'était la première fois que la course dépassait la moyenne de 160 Km /heure sur 24 heures.

Elle remporta donc les 24 Heures du Mans en 1951 et 1953 mais aussi le Tourist Trophy en 1951, les 12 heures de Reims et de Hyères en 1953 et de nombreuses épreuves nationales y compris en course de côtes sur tous les continents ou presque.

Une chasse au trésor pour l'authenticité

Pour créer la C-type Continuation, une plongée approfondie dans l'histoire et le patrimoine de la C-type était indispensable afin de définir la manière dont elle devait être construite, ses spécifications et ses performances en course. Avant de commencer la fabrication physique, près de deux ans de collecte de données ont été nécessaires, lançant une véritable chasse au trésor dans les archives, dessins, documents et photographies de Jaguar, pour reconstituer le « mode d'emploi » qui va consister à bâtir cette voiture emblématique du 20e siècle, 70 ans plus tard...



Plus de 2 000 éléments figurent dans le registre original, tous ont été vérifiés par les ingénieurs actuels de Jaguar.

Après la collecte qui a permis de retrouver les dessins originaux, l'examen des pièces d'époque et la consultation du registre d'ingénierie original, l'équipe a dû recruter des employés pour numériser toutes ces informations plus que nécessaires ! Plus de 2 000 éléments figurent dans le registre original, tous ont été vérifiés par les ingénieurs actuels de Jaguar.

Norman Dewis OBE (un article lui est dédié dans le même contact XK) apporta une précieuse contribution au processus de reconstruction. L'équipe a également pu disposer d'un exemplaire de C-type et de photographies, ainsi que des notes de Malcolm Sayer pour la carrosserie élégante, afin de construire un « prototype ».

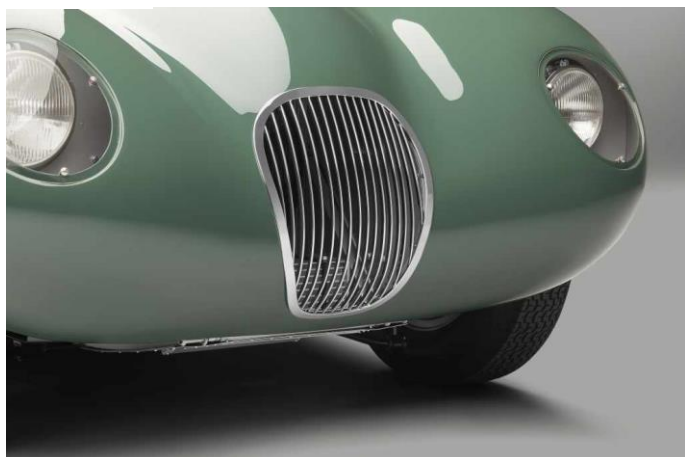
L'ensemble de ces informations a permis de réaliser un modèle CAO en 3D, une première pour une Jaguar Classic Continuation. Le processus a commencé par la modélisation des éléments principaux de la carrosserie et de la structure, permettant aux ingénieurs d'avoir une vision claire et de vérifier la conformité avec les données d'origine.

Grâce aux outils modernes, la conception originale de Malcolm Sayer a été validée, et la technologie de pointe de Jaguar a permis de confirmer l'authenticité et l'ingéniosité du modèle original.

Spécifications de la C-type Continuation

Sur les 53 Jaguar C-types construites dans les années 1950, 43 ont été vendues à des particuliers. La version de production de la C-type ressemblait davantage à celle des voitures engagées aux 24 Heures du Mans 1951, limitée aux modèles équipés de freins à tambour, de triples carburateurs SU et développant 200 chevaux.

Chacun des seize exemplaires construits est conforme à la version gagnante des 24 Heures du Mans 1953, avec son moteur en ligne 3,4 litres à triple carburateur Weber 40DCO3, développant 220 chevaux, et ses freins à disque innovants ayant contribué au triomphe record de cette année-là.



L'équipe de Jaguar Classic, dotée d'une multitude de documents et de références, a livré des véhicules avec un niveau de détail et de savoir-faire inégalé.

Pour le moteur 3,4 litres en ligne, chaque unité, qui met neuf mois à être construite, voit ses carburateurs Weber entièrement restaurés selon des standards stricts. D'autres détails, comme la pompe hydraulique Plessey sur la boîte de vitesses, qui alimente les freins en liquide hydraulique, sont d'époque.



L'attention portée aux détails est totale !

Par exemple, les types C de 1953 ont une boîte à fusible Lucas, différent de celles des modèles de 1951 et 1952. Toutes les voitures de cette série ont été équipées de versions reconditionnées d'origine, trouvées par Jaguar Classic.

Le rétroviseur d'origine Lucas, également issu d'une chasse au trésor est un authentique composant d'époque !

Les compteurs et instruments de bord d'origine ont dû être recréés et illustrent les heures de travail minutieux nécessaires pour créer une Type C Continuation. Fidèles aux originaux, leur intégration – avec les interrupteurs environnants – témoigne du soin extrême apporté par les ingénieurs Jaguar Classic pour réaliser une reproduction parfaite.

L'interrupteur d'allumage, lui aussi, incarne cette démarche. Reproduit avec précision, il reproduit la procédure de démarrage d'origine, utilisant des composants fiables et de haute qualité pour un fonctionnement parfait à chaque utilisation.

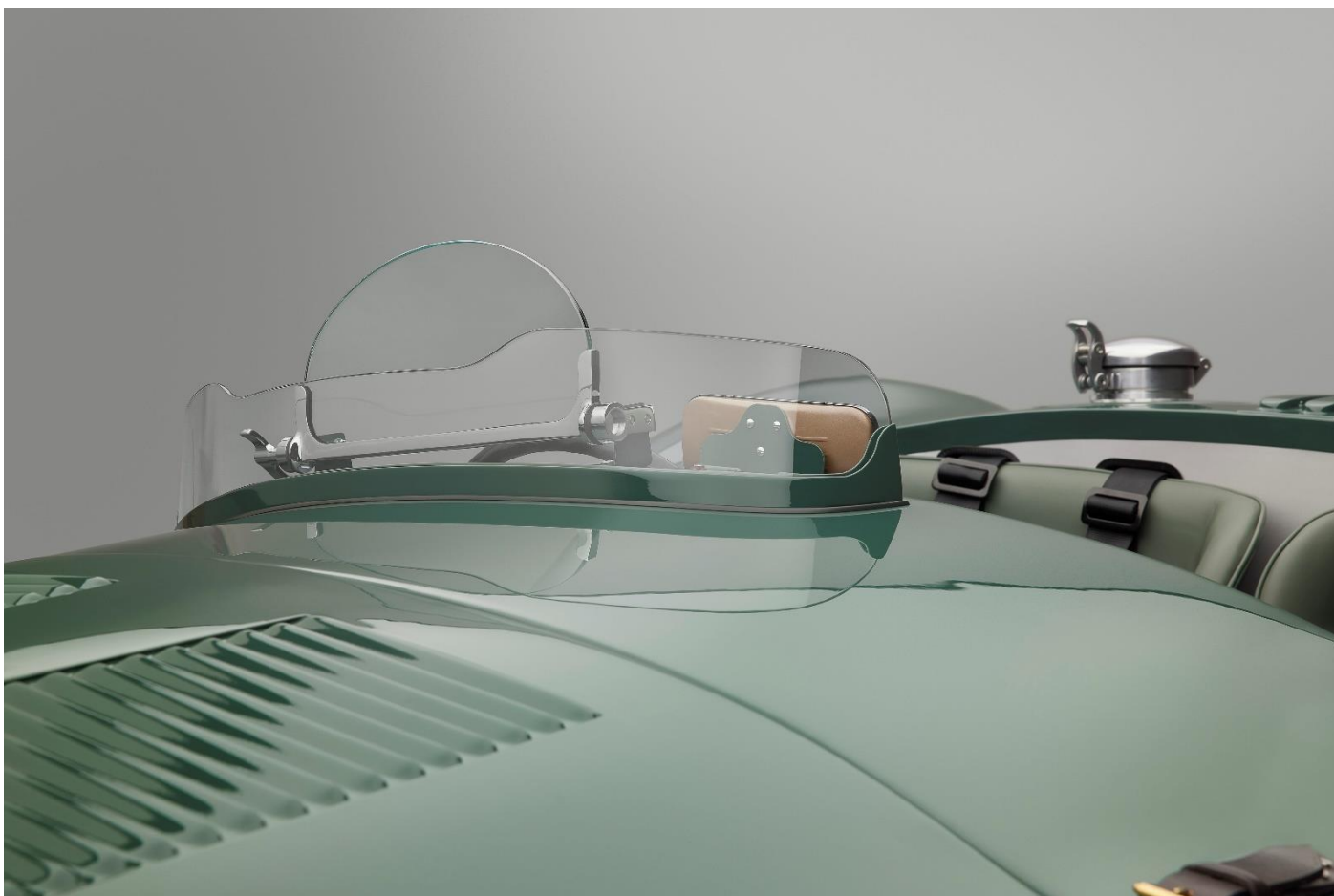


Les matériaux pour l'intérieur ont été sélectionnés pour respecter et faire référence à l'héritage original, en mêlant harmonieusement ancien et moderne pour garantir authenticité et finition de haute qualité. La finition en Rexine du tableau de bord et des panneaux latéraux, issue du dernier rouleau disponible, offre une ambiance aussi authentique que possible, rappelant la finition d'il y a 70 ans. Les sièges, disponibles en huit teintes de cuir, sont rembourrés par Bridge of Weir™ et complétés par des harnais de course – fixés à une pièce neuve derrière la cloison arrière, pour respecter les réglementations FIA. Le volant Bluemel, fidèle à l'original, est dépourvu de badge au centre (pour réduire l'éblouissement et les reflets).

Les matériaux pour l'intérieur ont été sélectionnés pour respecter et faire référence à l'héritage original, en mêlant harmonieusement ancien et moderne pour garantir authenticité et finition de haute qualité. La finition en Rexine du tableau de bord et des panneaux latéraux, issue du dernier rouleau disponible, offre une ambiance aussi authentique que possible, rappelant la finition d'il y a 70 ans.

Les sièges, disponibles en huit teintes de cuir, sont rembourrés par Bridge of Weir™ et complétés par des harnais de course – fixés à une pièce neuve derrière la cloison arrière, pour respecter les réglementations FIA. Le volant Bluemel, fidèle à l'original, est dépourvu de badge au centre (pour réduire l'éblouissement et les reflets).

Toutes les C-type Continuation sont conformes aux normes FIA et peuvent participer à des championnats historiques. Pour respecter la réglementation, elles sont équipées d'un système de retenue FIA et à la demande d'un arceau de protection intégré dans la cloison arrière, rassurant ainsi les clients souhaitant simplement en profiter sur circuit ou sur route fermée.



Non homologuées pour la route ces voitures sont aujourd'hui chez des collectionneurs discrets qui ont déboursés plus d'1.7 M€ pour les faire rentrer dans leur garage. Ils disposaient d'un configurateur qui fonctionne encore : <https://classicvisualiser.jaguar.com/>

Nous n'avons pas pu essayer une XK C Continuation mais le magazine Sport Auto l'a fait pour nous et voici ce qu'il en disait dans le numéro 728 de 2022 :

Ce serait bien qu'il freine !

« Ce serait tout de même bien qu'il freine, le gamin... à la vitesse où nous sommes, si l'on passe, c'est beau, surtout avec cette auto du milieu du siècle dernier ! Stephen Hollis n'a pourtant pas l'air inquiet. Il faut dire qu'il a effectué plus de 3 000 km d'essais avec cette Type C (la numéro zéro, comme toutes les Jaguar de course ici présentes), et forcément très bien compris son mode de fonctionnement.

En courbe, rapide ou non, la voiture part de l'arrière avec un naturel et une progressivité que Stephen exploite avec finesse. Pour une grande dame de plus de 70 ans (la nôtre est cependant le modèle de 1953, dotée des premiers freins à disque), la vitesse de passage en courbe n'a rien de ridicule, et nous dépassons probablement les 200 km/h dans les deux grandes lignes droites de la piste.

De toute façon, en tant que passager, on prend tellement d'air sur la tête qu'on a l'impression d'aller toujours trop vite. Après trois tours de mise en condition, nous échangeons nos places. On s'introduit dans la Type C comme on enfle un jean moulant, pour constater ensuite que l'espace à bord n'est non pas compté mais invivable.



Jambes très repliées (pour un humain de 183 cm), pédales hyper-serrées, immense volant sur le sternum, harnais 4 points moderne (une option homologuée par la FIA pour les épreuves classiques, avec l'extincteur et l'arceau amovible), minuscule levier de vitesses... mieux vaut avoir la taille pilote, voire jockey, pour se sentir chez soi. Rien de surprenant de la part d'une voiture de moins de 4 m dont le nez renferme un généreux 6 en ligne longitudinal. Un moteur qui, dès qu'il s'ébroue, vous hurle déjà à l'oreille : « Attention, on n'est pas là pour la promenade ! » L'embrayage, l'accélérateur, les freins, la commande de boîte, absolument tout vous susurre la même chose dans la même oreille : « C'est une vraie voiture de course ! » Pour décoller, il convient donc de bien faire cirer l'embrayage (sans pour autant massacrer les trois disques), la première des quatre vitesses étant assez longue. Sous 3 000 tr/mn, le 6 cylindres se laisse gentiment faire sans trop s'étrangler, ratatouillant parfois un peu, mais il est bien plus heureux au-dessus où il délivre un gros couple et monte relativement rapidement jusqu'aux 5 750 tours de la zone rouge. Bien qu'il soit réalisé dans des matériaux modernes, Jaguar a tenu à conserver le caractère initial de ce bloc, sans viser de meilleures montées en régime ou quoi que ce soit

Mais quel bonheur de pouvoir rouler avec ce pan d'histoire qui remporta, en 1953, le doublé aux 24 Heures du Mans avec les équipages Tony Rolt-Duncan Hamilton et Stirling Moss-Peter Walker. Des pilotes durs au mal tant la Type C est étrangère au mot « confort ». Si la mélodie du 6 en ligne envoûte par ses graves naturels (aucune valve ni aucun artifice ici, cela va de soi) et la force de ses propos, les bruits de suspensions comme de châssis sont moins plaisants, tout comme la fermeté des commandes ou la raideur de l'amortissement. C'est à se demander comment un équipage de deux pilotes pouvait tenir vingt-quatre heures dans de telles conditions. Car on a beau être en 1953, la Type C accélère franchement (220 ch pour moins d'une tonne, ce n'est pas si mal) et nous avons pu placer l'aiguille du compteur à plus de 160 miles per hour, soit près de 260 km/h, en limite de zone rouge... avec l'accord de Mr Hollis dont le pouce levé validait les rapports tirés à 5 700 tr/mn.



Mais quel bonheur de pouvoir rouler avec ce pan d'histoire !

A cette vitesse, la voiture se dandine doucement sur ses Dunlop, sans pour autant laisser l'impression de danger. Certes, on a vu mieux que des lames de ressort sur un pont arrière rigide, mais les roues avant indépendantes, avec un système relativement proche d'une double triangulation, apportent une certaine précision de direction en partie gâchée par la prise de roulis de la voiture et la qualité des suspensions. »

En revanche, et l'on comprend vite le pourquoi du succès de la Type C, le freinage est d'une étonnante efficacité en regard de son âge. Nous ne les avons pas sollicités à l'extrême sur ces trois tours d'essai où l'idée était de ne surtout pas mettre Miss C dans le rail, mais nous avons pu constater que la puissance des quatre disques était bien au rendez-vous (le mordant en moins), pour une endurance forcément supérieure aux tambours de l'époque, infiniment plus sensibles à la surchauffe (fading).

Un freinage digne pour cette immense sportive. On peut d'ailleurs encore s'amuser avec cette automobile qui accepte de bon cœur de laisser dériver ses roues arrière, propose une boîte de vitesses franche, précise et relativement douce, envoûte par la mélodie de son 6 cylindres (du Beethoven à 5 700 tours !) réglé aux petits oignons, et enchaîne les virages avec gourmandise.

Non assistée (comme tout le reste), la direction n'est pas un modèle de délicatesse et de finesse, mais elle ne s'en sort pas si mal. Cependant, par rapport aux sportives actuelles qui virent parfaitement à plat avec d'impressionnantes vitesses de passage en courbes, les mouvements de caisse et l'inertie au moment du placement en virage sont effectivement d'un autre temps.

Ce qui ne nous a pas empêchés de pousser un grand soupir au moment de rendre la Type C à ses papas. A moins de disposer de 1 740 000 € et de commander l'un des 8 modèles encore disponibles à la vente (soit 16 au total), les premières livraisons étant prévues pour 2023.



Transmission et châssis

Moteur 3,4 litres en ligne, à 6 cylindres, fabriqué à la main
Produisant 220 ch à 5 800 tr/min

Carburateurs Weber 40DCO3 triples
Transmission manuelle à 4 vitesses

Pompe Plessey montée sur la boîte de vitesses

Extérieur

Carrosserie en aluminium de calibre 16, roulée à la main 12 couleurs de peinture extérieures disponibles

Jantes en alliage léger de 16 pouces, à 60 rayons

Intérieur

Huit options de couleurs de cuir
Retroviseur Lucas d'origine avec pare-brise aux trois-quarts et Aeroscreen Brooklands

Compteurs et instruments Smiths
Volant Blumel de 15 pouces
Harnais en option

Système d'extinction d'incendie conforme à la FIA

Arnaud de Clercq

