



Considérée comme une XK 120 rajeunie, la XK 140, disponible en roadster, coupé et drophead coupé, reste un *standard of the world*, dans la catégorie des sportives.

Jaguar XK 140 1955 roadster *Grace, race... performance*

Texte : Gilles Blanchet Photos : Mathieu Heurault

Coincée entre la mythique 120 et la 150 au nouveau visage, elle n'a pas générée de révolution, mais seulement marqué une génération, malgré une carrière trop brève de 28 mois.

La guerre apporte un nouveau moteur

En 1938 la firme au jaguar (qu'elle vient d'adopter comme mascotte) construit 5000 voitures par an dans une nouvelle unité de production à Blackpool. Même si durant le conflit elle se consacra à la sous-traitance de l'industrie aéronautique (Spitfire, Lancaster, Whitley),

elle étudie aussi des véhicules ultra légers pour les troupes aéroportées et quelques moteurs prototypes à 2 arbres à cames en tête, codés « X ». Une solide équipe, Wally Hassan (ancien directeur sportif de Bentley), Claude Baily (motoriste) William Heynes (ingénieur en chef et responsable du programme XK) et William Lyons se penchent sur la conception d'un nouveau moteur à arbre à cames en tête. Une solution bien discutable, car coûteuse, fragile et destinée en premier lieu à des voitures de tourisme. Mais Lyons croyait en l'apport d'un nouveau moteur, testé sur le châssis de la Mark VII qui accompagnerait le lancement d'un nouveau

modèle sportif, la XK 120 révélée à Earl's Court en 1948, le 1er Salon automobile depuis 10 ans. Des succès répétés en compétition (aux 24 Heures du Mans et records du monde à Bonneville) confirmèrent le boss dans son choix avec la type D de course qui recevait le moteur XK Un bloc exceptionnel comportant 2 arbres à cames en têtes, culasse hémisphérique et lubrification haute pression. Une mécanique de 160 ch à ses débuts, qui évoluera en 3, 8 litres sur la XK 150 et finira sa longue vie avec les berlines XJ 6. Le département de recherche de Jaguar dans l'usine d'Allesley était dénommé *Le Mans* et les journalistes britanniques ne se

Le roadster 140 a reçu des side screen réalisés par le sellier maison, qui garantissent une isolation parfaite de l'habitacle.



privèrent pas de venir le tester sur nos départementales et reconnaître que le célèbre 6 cylindres devait beaucoup à la Sarthe. Pourtant la XK 140 ne brilla pas par son palmarès sportif à travers le monde, seule une participation aux 24 heures du Mans 1956 mérite d'être relevée, curieux pour une sportive sur laquelle la presse ne tarissait pas d'éloges !

Du nouveau dans la continuité

La firme Jaguar, poursuivant une politique d'amélioration, plutôt qu'un changement radical présentait le modèle XK 140 au Salon d'Earls Court le 15 octobre 1954, et il était entendu qu'il allait falloir compter avec cette

nouveauté. Les trois carrosseries, roadster, cabriolet et coupé étaient disponibles au catalogue. Avec le recul on sait qu'elle passa presque inaperçue entre deux légendes, la XK 120 et la Type E. L'ambition du modèle 140 fut de donner l'impression que le mythe de la belle spor-



Une voiture dont on est fier de voir le profil se refléter dans une vitrine. Malgré des pare-chocs plus massifs, de vrais butoirs, une nouvelle baguette et poignée de coffre arrière, ces différences sont minimes et suffisent à séduire l'Amérique.

A XK Party

Les propriétaires des classiques XK 120, 140 et 150, qui ont participé au meeting de l'International Jaguar XK Club ont été traités comme des privilégiés lors d'une réunion aux *Houses of Commons*. En présence de Sir Stirling Moss, de l'historien Philip Porter et de la nouvelle directrice de Jaguar Bibiana Boerio, les membres présents ont abordé les circonstances qui ont amené à la décision de fermer l'usine de Brown's Lane à Coventry en septembre dernier. « Pour les 8000 employés restants, nous avons pris la bonne décision pour assurer leur avenir et nous vous promettons un retour à l'innovation et au style d'avant garde qui ont caractérisé les anciens modèles... nous allons revenir aux caractéristiques de base des produits Jaguar : un châssis brillant, une ligne étonnante, et le glamour... ». Il affirma que la résurrection de la firme Jaguar passe largement par le soutien d'organisations telles que l'International Jaguar XK Club et le Jaguar E-type Club, ajoutant « Je crois dans les clubs, j'ai toujours estimé que c'était l'endroit où vous trouvez l'essence d'une marque, le réel enthousiasme, le vrai soutien... ».

Communiqué par Claire Bryan, XK Club/E-type Club, tél : 00 44 1584 781588, fax : 00 44 1584 781630, claire@xkclub.com



Le nouveau propriétaire de cette XK a toujours adopté les Oscar Clébé sur toutes ses voitures, et de fait on les retrouve sur la voiture pour mieux foncer dans la nuit.



Nouvelle calandre à sept fanons plus épais sur la XK 140, mais les galbes du roadster sont bien là !

tive britannique se poursuivait et que les rares opposantes (britanniques, italiennes ou américaines) ne glaneraient que quelques miettes du marché mondial (et américain pour l'essentiel).

Un moteur redposé, soit avancé de 3

pouces, permit de donner plus d'espace au poste de pilotage et les deux batteries déplacées des logements situés derrière les sièges vers une cavité aménagée dans les ailes avant. Le roadster gagnait ainsi plus d'espace pour les bagages.



Absence de rétroviseurs, mais lunette arrière de grande dimension assurent une conduite en sécurité.

A droite, clignotants sur le bas de l'aile avant, nouveaux phares de 7 pouces, pare-chocs chromés plus massifs distinguent la 140 de l'extérieur.

Le poids mieux réparti (50/50) sur les deux essieux assurait une meilleure stabilité en ligne droite, tout en accentuant le sous-virage, spécifique des XK. La ligne dénotait avec ses épais pare-chocs, destinés à mieux encaisser les aléas de la circulation américaine et une plaque minéralogique déplacée sur le pare-chocs arrière entre les deux butoirs. La face avant se distinguait par une calandre à 7 lames épaisses remplaçant les 14 fines de la XK 120. Amélioration au niveau du volume du coffre avec un gain d'espace négligeable, mais n'oubliez pas vous conduisez une voiture de sport, pas une berline ! Pour le reste la nouveauté est discrète et se limite aux phares, feux rouges et indicateurs de changement de direction.



BAS INTERNATIONAL

JAGUAR
SUPERCAR TRIM

SPECIALISTE EN GARNITURES INTÉRIEURS JAGUAR DEPUIS 28 ANS
XK - Type E - Type S - MK - XJ, XJS - DAIMLER
Moquettes - sièges - pavillons - capotes - parneaux intérieurs - tapis...

BAS INTERNATIONAL - Le Serre - 07170 Saint-Germain - FRANCE
Tel (33) 04 76 37 73 72 - Fax (33) 04 76 37 74 94



Le moteur 6 cylindres XK (ici en version standard de 190 ch) a nécessité l'emploi d'un nouveau radiateur incliné à 60°.



Les roues à rayons chromées en inox participent largement à l'élegance du roadster.
Evitez les routes hivernales pour la corvée de nettoyage !



Pour vous donner une idée du niveau de la restauration effectuée chez Cecil Cars, voici l'état des châssis et mécanique de la XK après être passés dans les mains des artisans de l'atelier.

En route

Tous les modèles Jaguar 1955 étaient équipés des ressorts légèrement plus rigides, même si la 190 était considérée en son temps comme l'une des plus simples et des plus sécurisantes voitures construites. Le kilométrage de notre voiture d'essai (en rodage) nous empêchait de tester les accélérations ou la vitesse de pointe, s'agissant de ses premiers tours de roues après une restauration qui dura un an. Chez Cecil Cars on ne traite pas la restauration à la légère,



Tableau de bord en noyer, sellerie et garniture refaites dans les meilleurs cuirs, position de conduite améliorée, l'agrément est bien là dans le roadster.

la caisse est démontée avant d'entreprendre une réfection à la carte pour chaque client. Notre félina a été démontée entièrement, le châssis gratté à la main et a reçu un traitement epoxy. La qualité des artisans (mécaniciens, tôlier, sellier) intervenant sur la vieille dame est supérieure au soin apporté par ses concepteurs originaux. Les voitures de collection sont devenues plus fiables grâce à quelques astuces et le seul son de l'échappement peut également s'adapter au goût du client (cf Rp n° 164 notre article sur Cecil Cars).

Fiche technique

Jaguar XK 140 1955 roadster

Production : 8884 exemplaires produits d'octobre 1954 à février 1957, toutes versions confondues.
Cabriolets : 2310 en conduite à gauche, 419 en conduite à droite.

Roadsters : 3354 construits dont 73 en conduite à droite.

Moteur

6 cylindres en ligne

Bloc fonte

Double arbre à cames en tête

Culasse aluminium type C

2 arbres à cames en tête

Cylindrée : 3442 cm3

Alésage x course : 83 x 105 mm

Puissance : 190 bhp à 5750 tr/min (210 bhp pour la version Special Equipment, culasse C et double échappement)

Couple maxi : 31, 6 mkg à 4000 tr/min

Taux de compression : 8 à 1

Boîte 4 rapports

2 carburateurs SU H6 horizontaux

Cocherisse roadster 2 places

Châssis à longerons et traverses

Transmission

Aux roues arrière

4 vitesses

Boîte de vitesses au choix : boîte Moss 4 vitesses, avec overdrive Laycock de Normanville ou boîte automatique Borg Warner

Embrayage monodisque

Direction à crémaillère assistée Allard et Alder

Suspension

Avant à roues indépendantes par triangles et barres de torsion, barre antiroulis et amortisseurs télescopiques.

Arrière à essieu rigide, ressorts à lames semi elliptiques et amortisseurs télescopiques Girling

Freins avant et arrière à tambours

Dimensions, poids/performances

Longueur : 4,47 m

Largeur : 1,64 m

Hauteur : 1,39 m

Empattement : 2,59 m

Voies av/ar : 1,31 m

Poids : 1499 kg

Vitesse maximale : 210 km/h

0-60 miles : 8,4 secondes

0-100 miles : 26,5 secondes

Consommation : 13/15 litres/100

Pneumatiques : Avant (Michelin X Collection) 185 x 16

Options

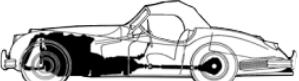
Roues fil

Feux antibrouillard

Overdrive Laycock de Normanville et pont Salisbury

Transmission automatique sur le coupé et cabriolet

Porte bagages extérieur, anti-brouillards



Une fois sur les petites routes tout se passe comme avec une voiture neuve, le roadster ne bouge pas, et s'infiltra dans la circulation comme une contemporaine. Seul un coup d'œil

CECIL CARS

MORGAN • JAGUAR • AUSTIN-HEALEY • TRIOMPH • MG • ASTON MARTIN

AUTOMOBILES CLASSIQUES
SPORT . COLLECTION



ACHAT . VENTE
ENTRETIEN . RESTAURATION
MÉCANIQUE / CARROSSERIE / SELLERIE
PIÈCES DÉTACHÉES / SERVICE RAPIDE
10 AVENUE DE LA DIVISION LECLERC, 91290 ARPJON
TÉL. 01 64 90 21 70 et FAX 01 64 90 33 62

NEW JAGUAR XK CATALOGUE OUT NOW

l'ultime
catalogue
de pièces
Jaguar XK:

108 pages, dont 36 en
couleur et plus de 400 photos.

• stock très important • réception
des pièces disponibles en 24/48H

• à votre disposition pour toutes informations complémentaires
Order online: www.angloparts.com

Catalogues complets illustrés à 8 €
Jaguar E-type • Jaguar XK • British Parts, Tools & Accessories • MGTC
MGA • MGB • MGC • MG • Triumph Spitfire • TR24A • TR5/250-6
Sprite-Midget '58-'64 • Sprite-Midget '65-'80 • A.H. 100/4-3000 • Mini

Le prix du catalogue est TVA comprise

• Distributeur Guy Grardel
3 bis, Rue des Ecoles
F-520254 Chyvolede - France
Tél.: 03 28 26 61 00
Fax: 03 28 26 83 73

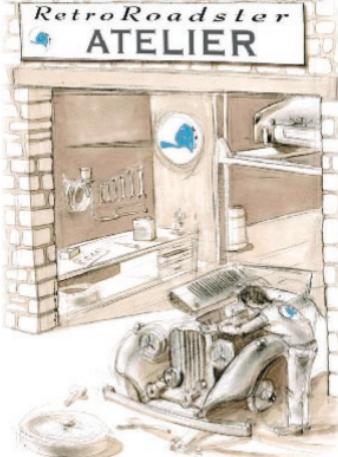
B Anglo-Parts Belgium
B-2600 Mortsel, Belgium
Tel. +32 15 42.37.83
Fax +32 15 42.34.45

F Distributeur Guy Grardel
3 bis, Rue des Ecoles
F-520254 Chyvolede - France
Tél.: 03 28 26 61 00
Fax: 03 28 26 83 73

Quality Parts & Service



AUSTIN HEALEY - ASTON MARTIN - BENTLEY



Restauration - Réparation
Entretien & Mise au Point

Contactez nous:

Tél: 01 30 79 00 25 - info@retroroadster.com

RetroRoadster: Ferme des Ebissoires - 78370 PLAISIR

RÉTRO PASSION • 41

Votre séjour
dans un cadre d'exception
à 25 minutes du célèbre circuit
des 24 heures du Mans.

Your stay in a surrounding of exception
only 25 minutes away from
the "24 hours" race circuit at Le Mans.

Contact : +(33) 6 11 27 35 32
Email : guest@chateaulgagnerie.com
Web : www.chateaulgagnerie.com


Château de la Gagnerie


Vallée du Loir



JAGUAR - MG - ROLLS ROYCE - TRIUMPH



Sur l'asphalte ou au repos le roadster 140 est taillé pour la route «à deux» : un moteur performant de près de 200 ch et un honnête coffre à bagages vous attendent pour profiter des départementales.

sur les cadrants et les niveaux nous incitent à la prudence. La direction à crémaillère (2 tours 3/4 d'une butée à l'autre et montée sur 2 silent-blocs) est légère et précise et les amortisseurs télescopiques Girling participent à une conduite plus décontractée. Une position de conduite plus à notre goût, avec un volant bien en mains et des sièges reculés qui assurent une conduite plus sécurisante. Le freinage à tambours suscite la méfiance à tort, mais il est vrai qu'aujourd'hui il est difficile de pousser le six cylindres vers la zone rouge. Un coup d'œil à

l'intérieur pour apprécier la qualité de finition, le délicat tableau de bord vertical taillé dans la ronce de noyer, les *side screens* faits sur mesure (un chef d'œuvre du sellier maison) et malgré l'absence de rétroviseurs, la visibilité reste satisfaisante. Véritable deux places sous capote, garde d'une sellerie faconnée dans les meilleurs cuirs français (évitez de ne jurer que par les Connolly), la XK 140 n'est pas encore entrée dans l'ère des modernes, elle conserve la séduction des cabriolets britanniques de la belle époque et du milieu de gamme de luxe.

Le roadster reste le produit le plus abouti de la gamme 140, pur et élégant lorsque la capote disparaît dans son logement, il est plein de promesses pour une conduite en *open two seater*. Les américains qui l'ont sollicité dès son apparition ne s'y sont pas trompés !

Merci à Pierre et Charles Collin de Cecil Cars (tél 01 64 90 21 70) pour avoir mis cette splendide XK 140 à notre disposition.

