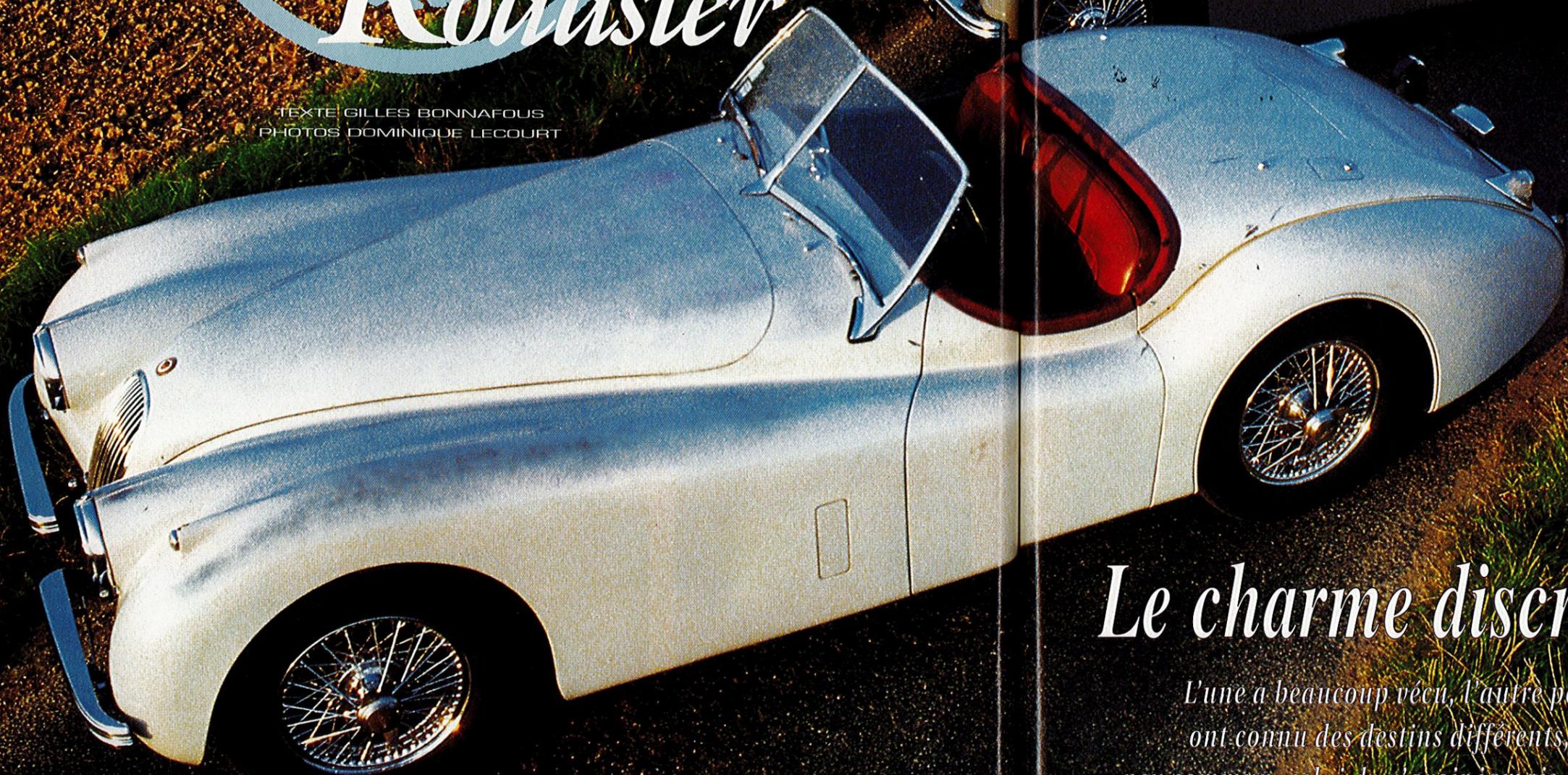




JAGUAR XK 120
Coupé & Roadster

TEXTE GILLES BONNAFOUS
PHOTOS DOMINIQUE LECOURT

ESSAI



Le charme discret de l'origine

L'une a beaucoup vécu, l'autre peu. Si ces deux Jaguar XK 120 ont connu des destins différents, elles partagent un privilège peu commun, celui de n'avoir jamais été restaurées. Il nous a donc paru intéressant d'organiser leur rencontre et de les confronter sur la route...

JAGUAR XK 120

**Coupé &
 Roadster**

Sil a été régulièrement entretenu, le roadster — un millésime 1954, soit la dernière année de production du modèle — n'en apparaît pas moins «dans son jus». Comme l'attestent ses garnitures intérieures quelque peu fatiguées et sa peinture défraîchie, dont le charme évoque les rides d'une femme mûre qui aurait largement profité de la vie...

Ces détails qui font la différence

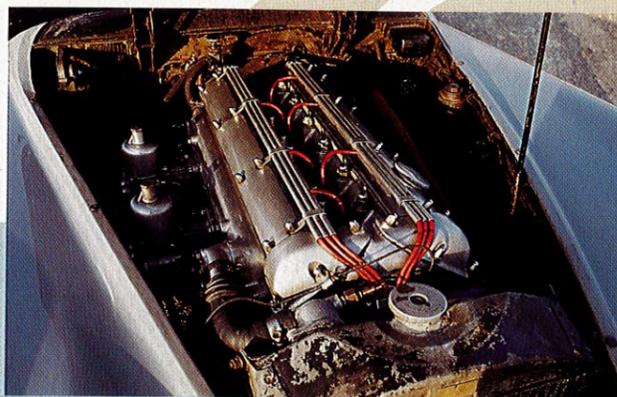
A l'opposé, le coupé affiche l'arrogance d'une fraîcheur préservée malgré ses quarante-deux printemps. Il n'a en effet parcouru que 48 000 miles (soit 77 000 kilomètres environ) depuis sa sortie d'usine en 1952 et se présente dans un exceptionnel état d'origine. Mains détails apportent cette saveur inimitable de l'authenticité. La voiture a gardé les moquettes avec lesquelles elle a vu le jour, ainsi que la toile de pavillon, les feutres des sièges et du coffre à batteries, sans parler des pare-soleil mauves dans un état impeccable. Côté moteur, on remarque les guides de fils



de bougies, un accessoire d'époque mais non spécifique à Jaguar, ainsi que le filtre à air placé juste devant le radiateur, qui a lui-même conservé le nid d'abeille de sa naissance... A cet égard, on ne soulignera jamais assez qu'un bel état d'origine vaut mieux que la plus belle restauration du monde. Le «plus neuf que neuf» n'est qu'une affaire de moyens pécuniaires, alors que l'authenticité demeure somme toute irremplaçable.

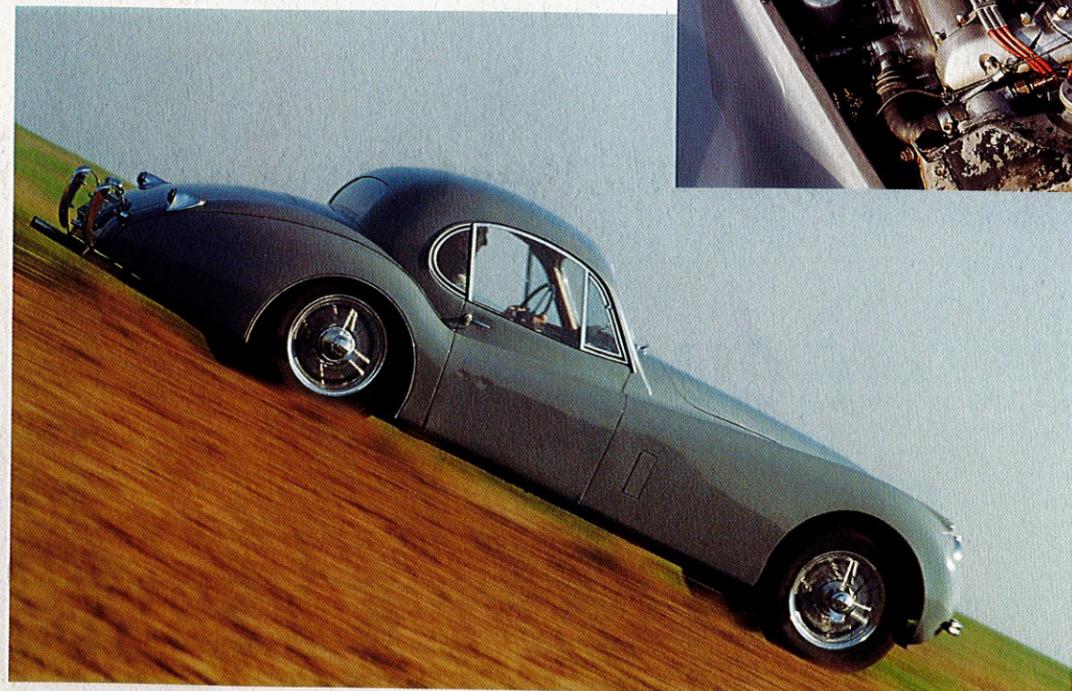
Les deux XK 120 de notre essai arborent

Plus encore que sa puissance, c'est sa souplesse qui donne tout son caractère au «XK» 3,4 litres

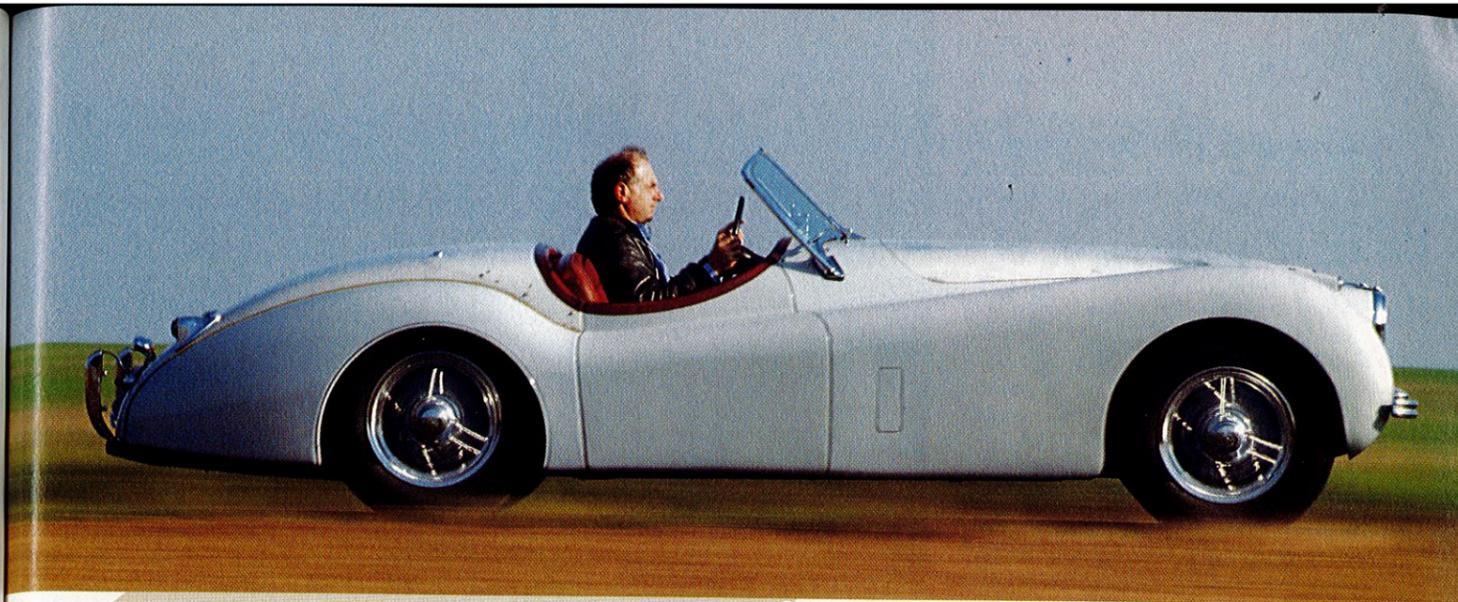


des livrées grises nuancées, «perle» pour le roadster, plus foncée pour le coupé. Ces teintes d'inspiration plutôt janséniste peuvent paraître insolites sur une voiture de sport aussi brillante. On pourrait y voir comme un pied de nez aux effets faciles des couleurs voyantes. En réalité, elles nous rappellent qu'à l'époque, la mode n'était pas encore aux tons chatoyants (du moins en Europe...).

Voiture de circonstance hâtivement conçue mais rapidement élevée au rang de mythe,



77000, tel est le kilométrage réel parcouru par ce coupé 120 en 44 ans. Il n'en porte presque pas les stigmates...



L'XK 120 représente un des sommets du design automobile. On ne se lasse pas de contempler ce capot qui n'en finit pas, cette poupe aussi dépouillée que sensuelle, où l'absence de pare-chocs parachève la pureté de la ligne. Sans parler de l'admirable profil animé par le mouvement d'ondulation des ailes...

La rencontre des deux galbes

Manifestement inspiré de la Bugatti Atalante, mais dans un style plus fluide et plus homogène, le coupé trahit également quelques influences de la Talbot SS Figoni «goutte d'eau». Menu et tout en galbes, le pavillon s'intègre parfaitement à la ligne de la voiture. Surtout, la ligne cintrée de la custode, qui vient tangenter la courbe des ailes arrière, nous vaut un authentique «moment» de bonheur, celui de la rencontre de deux galbes d'une enivrante sensualité.

Malheureusement, les deux XK qui nous ont été confiées pour cet essai ne profitent pas des jantes à voile plein, qui constituaient la monte d'origine, mais de roues à rayons Dunlop. Pour en être superbes, celles-ci ne

nous paraissent pas moins déplacées sur une XK 120. En effet, elles rendent impossible le montage des cache-roues, ou «spats», qui, habillant la poupe de la voiture d'une sorte de robe longue, lui confèrent une majesté inouïe. Si cette option d'époque, d'ailleurs fort à la mode, passait pour un luxe, elle constitue à nos yeux une erreur esthétique ! Vus de l'arrière et en roulant, les papillons de roues, qui dépassent complètement de la carrosserie, ressemblent un peu aux «disqueuses» fixées sur les porte-moyeux de la DB 5 de James Bond. Ecarter-vous manants...

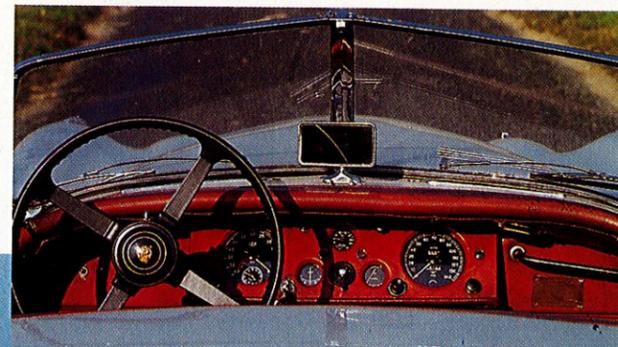
Les portes en aluminium du roadster, qui s'ouvrent très largement, surprennent par leur extrême légèreté. S'installer aux commandes d'une XK 120 requiert d'indéniables qualités

de souplesse, car il convient de se glisser dans l'étroit passage ménagé entre le siège et le volant ! Exit les ventripotents...

Home, sweet home...

La position de conduite paraît du reste assez particulière, les jambes étant presque complètement allongées. L'espace est également mesuré en largeur, ce qui amène le pilote à passer fréquemment le coude au dehors. Réglable en profondeur, la colonne de direction à l'horizontale se termine par un immense volant noir à quatre branches. Pointé tout droit vers le buste du conducteur, son moyeu en forme d'obus renforce (s'il en était besoin) le sentiment d'une sécurité parfaite...

Un roadster XK 120 «dans son jus», voilà qui n'est guère courant en 1994. Sa peinture défraîchie a le mérite d'être «d'époque» comme le sont ses garnitures intérieures et sa mécanique.



JAGUAR XK 120

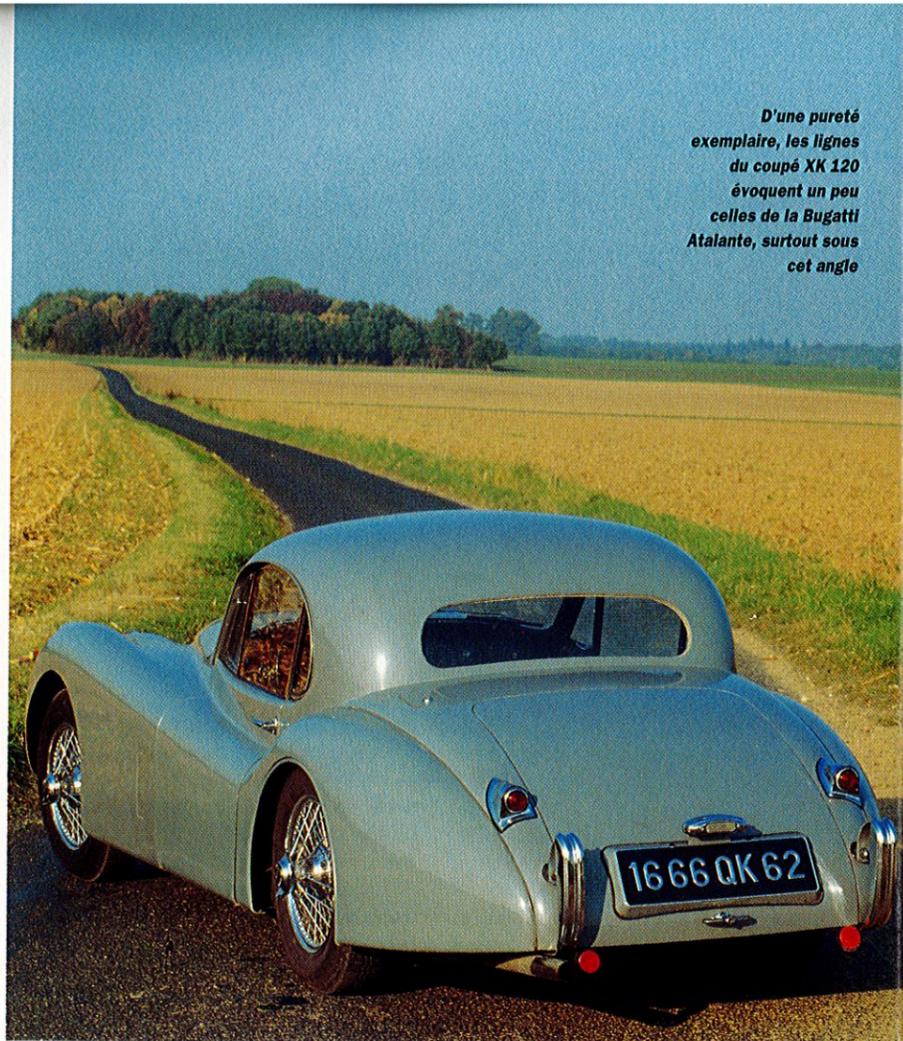
Coupé & Roadster

Le luxueux habitacle du coupé, digne des berlins les plus cossues, est tout aussi exigü, et l'on sait qu'en été, il se transforme en étuve. On remarque le délicat petit miroir faisant office de retroviseur, qui domine le tableau de bord central, en bois précieux sur le coupé, et plus rustique sur le roadster pour résister aux intempéries. Il s'orne de superbes instruments, compte-tours à gauche (dont la zone rouge commence à 5200 t/mn), et tachymètre à droite, entre lesquels prennent place trois petits cadrans circulaires abritant la pression d'huile, la température d'eau, la jauge d'essence et l'ampèremètre. On louera l'élégance des sièges en cuir, mais non leur maintien latéral ! Quant à la suspension arrière, assurée par d'archaïques ressorts à lames, elle ne constitue pas un paragon de confort moelleux. Mais qu'importe...

Avec sa culasse double arbre en aluminium, le moteur XK apparaît d'abord comme une magnifique sculpture qui, à l'évidence, trouverait sa place dans un salon raffiné ! Du reste, il y serait plus à l'aise que dans l'étroit compartiment où il doit officier et où il étouffe ! Cependant, ces XK 120 dénichées par Pierre Colin ne chauffent pas, comme nous avons pu le constater au terme de plusieurs séances de ralenti en plein soleil. Cette qualité est si inhabituelle sur ce modèle qu'elle mériterait presque la une du Journal de 20 heures !..

Le couple par dessus tout

Sur la route, cette superbe mécanique nous gratifie de son chant aux accents graves et sensuels. Alimentée par deux carburateurs SU H6, le 3,4 litres développe 160 ch à 5200 t/mn. Favorisé par sa longue course, ce moteur aux ressources profondes offre un excellent couple de 29 mkg. Toujours disponible, il manifeste une telle souplesse et une telle onctuosité que cette valeur du couple paraît supérieure au chiffre communiqué par le constructeur. Une impression largement due au régime très bas de 2500 t/mn auquel elle est obtenue. Afin d'éprouver cette qualité jusqu'à l'absurde, nous effectuerons une reprise à 1000 t/mn en quatrième pour constater que le moteur reprend en douceur



D'une pureté exemplaire, les lignes du coupé XK 120 évoquent un peu celles de la Bugatti Atalante, surtout sous cet angle

et sans aucune manifestation de mauvaise volonté. Tandis que le grondement chaleureux se mêle au très suggestif bruit d'aspiration des carburateurs SU, ce quatrième rapport offre une plage d'utilisation presque sans fin, qui commence approximativement à 30 km/h pour s'achever à la lisière des 190 km/h...

Tout a été dit sur la boîte Moss, qui «obéit» — c'est beaucoup dire ! — au petit levier flanqué sur l'extrémité du tunnel. Mal synchronisée (la première ne l'est pas, faut-il le rappeler), elle se révèle accrocheuse, parti-



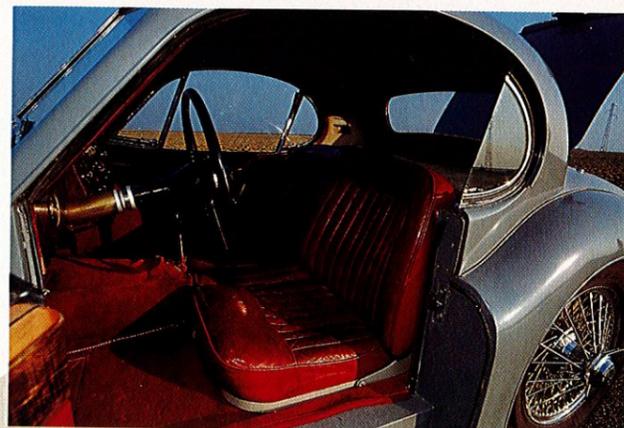
culièrement lors du passage en seconde, pour lequel il est nécessaire de bien décomposer le mouvement en marquant l'arrêt au point mort. De mauvais esprits ont souvent comparé cette transmission à celle d'un tracteur. Pourtant, avec de l'habitude, on parvient à en obtenir beaucoup. Mais elle reste caractérisée par une lenteur qui ne favorise pas vraiment la conduite sportive.

Comme nombre d'XK 120 accusant le poids des ans, sans parler de celles plus ou moins bien restaurées, le roadster n'apprécie pas vraiment les mauvaises routes, bombées et accidentées, sur lesquelles la tenue de cap s'avère assez délicate à grande vitesse. La 120 y cherche désespérément la ligne droite... L'explication tient à un train avant qui n'est plus de première jeunesse, et à l'essieu arrière rigide, dont on sait qu'il n'a jamais fait bon ménage avec une chaussée déformée.

Bien différent apparaît le comportement du coupé, qui fait montre d'une bien meilleure stabilité en ligne droite. La voiture garde son cap, générant un agréable sentiment de sécurité. Grâce à l'excellent état du train avant — en particulier l'absence de tout jeu — ainsi que de la direction et de la commande de

Des bananes très symboliques pour la XK 120. La clientèle américaine a pu en éprouver la fragilité contre les menaçants butoirs des Cadillac...

Plus raffiné que celui du Roadster, l'habitacle du coupé offre également un meilleur confort, grâce à une insonorisation plus poussée.



boîte, la conduite, devenue nette et «propre», change de visage. L'absence de vibrations nous vaut également, vitres fermées, un niveau sonore des plus discret. Surtout, la tenue de route s'avère sans commune mesure avec celle du roadster.

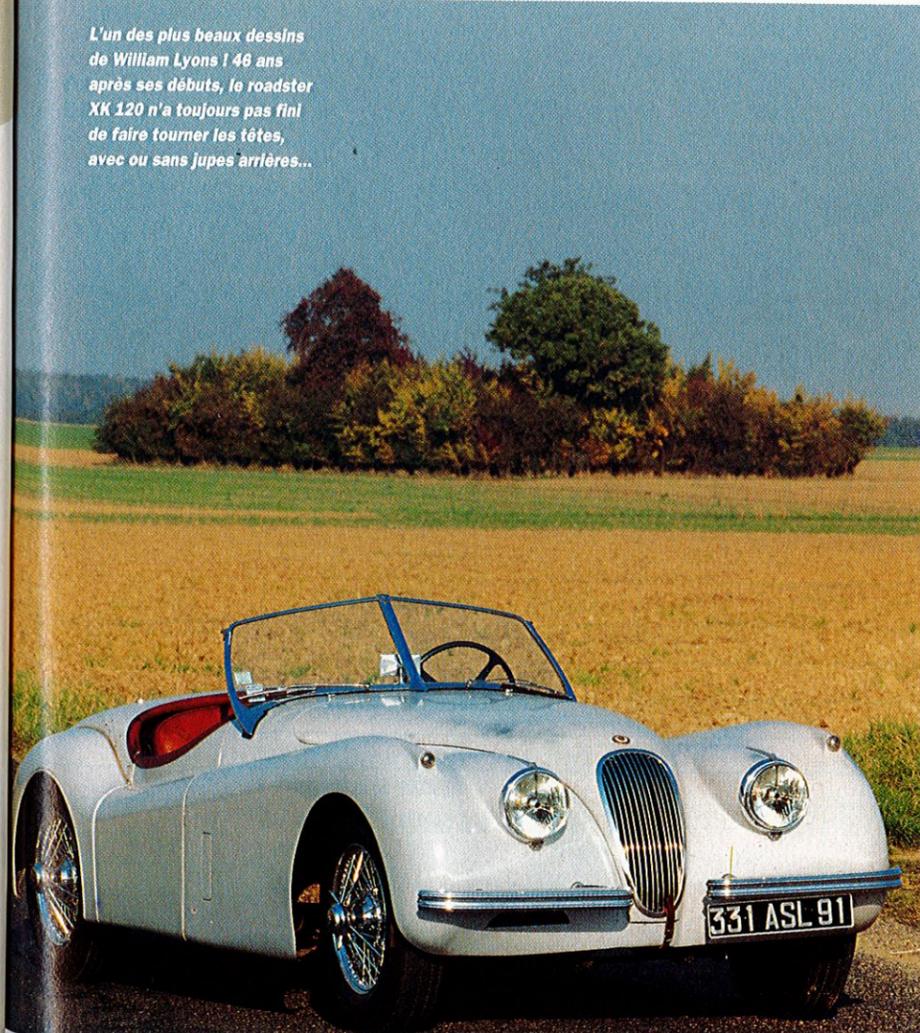
Un pas de danse

Restent cependant quelques écarts du train arrière, observés, certes, dans des situations «limite», mais qui trahissent l'archaïsme de la conception. Souvent épris de liberté, l'essieu rigide semble prêt à entamer un pas de danse... La direction, particulièrement pesante en manœuvres lentes, s'allège à mesure que la voiture prend de la vitesse, mais elle reste affectée d'une certaine lourdeur, y compris

à vive allure. Globalement, l'XK 120, même bien réglée et en parfait état, souffre d'un réel manque d'agilité et les enchaînements rapides de virages serrés ne constituent pas son domaine d'élection.

Quant aux freins, ils nous ont paru puissants et à la hauteur de la situation, sauf naturellement à grande vitesse, où ils arrêtent moins qu'ils ne ralentissent... Mais ce défaut bien connu fait partie de la fiche d'identité de la 120. Un trait de caractère dont on se passerait volontiers, surtout sur les petites routes de campagne à la visibilité incertaine. Il convient donc «d'anticiper» et de rester en permanence sur ses gardes, tout en s'entraînant, dans l'éventualité d'un freinage d'urgence, au rétrogradage «express» des vitesses,

L'un des plus beaux dessins de William Lyons ! 46 ans après ses débuts, le roadster XK 120 n'a toujours pas fini de faire tourner les têtes, avec ou sans jupes arrière...



un exercice nécessitant une grande complicité avec la boîte...

Voiture de circonstance rapidement élevée au rang de mythe, l'XK 120 affiche d'abord les qualités d'un moteur aux mille ressources. Mais nous parlerons plus de plaisir de rouler que de réel plaisir de conduite, cette superbe mécanique étant desservie par une boîte de vitesses brutale et une direction ferme, qui requièrent des bras énergiques. Sous des formes voluptueuses, chef d'oeuvre du design britannique, se cache en fait une bête sauvage, aux commandes dures et au comportement incertain, qu'il faut mener avec poigne.

Voiture virile aux formes féminines, l'XK 120 revendique une nature complexe qui fait tout son caractère. A manier avec précaution et respect. C'est en tout cas ce qu'on peut recommander aux futurs propriétaires de ces deux exemplaires miraculeusement préservés et qui pourraient utilement servir de référence aux restaurateurs professionnels ou amateurs. C'est bien ainsi qu'elles sont sorties d'usine. C'est bien ainsi qu'on devrait les refaire aujourd'hui...

Nos plus chaleureux remerciements s'adressent à Pierre et Isabelle Colin, de la société Cecil Cars, qui ont fort obligeamment mis à notre disposition ces deux Jaguar XK 120 pour les besoins de notre essai. (CECIL CARS, 10 avenue de la Division-Leclerc, 91290 ARPAJON Tel : 1-64 90 21 70)

Fiche technique

MOTEUR

6 cylindres en ligne, 2 ACT, 3442 cm³, 83 x 106 mm, 160 ch SAE à 5200 t/mn. Couple maxi : 29 mkg à 2500 t/mn. Taux de compression : 7,8 : 1. Vilebrequin à 7 paliers. 2 carburateurs SU H6.

TRANSMISSION

Embrayage monodisque à sec. Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports, première non synchronisée.

STRUCTURE

Châssis séparé. Freins à tambours. Direction Burman-Douglas à recirculation de billes.

SUSPENSION

Avant : roues indépendantes par triangles superposés, barres de torsion longitudinales et amortisseurs. Arrière : essieu rigide, ressorts semi-elliptiques et amortisseurs.

DIMENSIONS

Jantes : 16 pouces. Empattement : 2,59 m. Voies AV/AR : 1,30 m / 1,27 m. Longueur : 4,40 m. Largeur : 1,56 m. Poids : 1370 kg (coupé).

PERFORMANCES

0—100 km/h : 11,5 sec. 400 m D.A. : 18,3 sec. Vitesse maximale : 190 km/h environ.

PRODUCTION

7612 roadsters de 1948 à 1954. 2678 coupés de 1951 à 1954.