



Le printemps est là, les beaux jours reviennent, et on a envie d'en profiter. Comment le faire de façon optimale ? En roulant dans un cabriolet anglais. Voici trois beautés qui vous permettront de vous enivrer de mélodies mécaniques et de tourbillons frais, une Aston Martin, une Austin-Healey et une Jaguar.

LE PLEIN DES SENS

Texte Stéphane Schlesinger | Photos Bernard Canonne



Merci à Charles Collin de Cecil Cars pour le prêt de cette magnifique Aston Martin DB5 cabriolet intégralement restaurée.

Très proche de la DB4 Cabriolet, la DB5 est moins rare : 123 exemplaires contre 70.

C'est tout de même un sacré paradoxe qu'un pays réputé pour son climat épouvantablement pluvieux ait produit un nombre aussi prodigieux de cabriolets. En variété comme en quantité. Peut-être les Anglais se disent-ils que c'est le meilleur moyen de profiter du moindre rayon de soleil. Plus certainement, en après-guerre, l'Angleterre a su s'adapter à la nouvelle donne du marché automobile. Désormais, le plus gros consommateur de la planète, c'étaient les Etats-Unis et ce qu'ils voulaient, du moins de la part de la vieille Europe, c'était de la découvrable. Pour profiter du soleil de Floride ou de Californie. D'ailleurs, Max Hoffman, un Autrichien installé outre-Atlantique pour y écouler des

européennes a su influencer Mercedes, Porsche ou encore Lancia pour qu'ils produisent les autos sans toit que réclamait la clientèle locale. Pas la peine avec la Perfide Albion, qui avait compris immédiatement l'enjeu de ce type de carrosserie. La saison du cabriolet approchant, nous nous sommes dit à la rédaction qu'un sujet réunissant quelques beautés britanniques à capote ne déparerait pas. Nous en avons choisies trois, sportives, chacune représentant un esprit et un budget. Le raffinement ultime et le prix himalayesque avec une Aston Martin DB5 Cabriolet, les sensations brutes pour un tarif relativement abordable avec l'Austin-Healey 3 000 BJ8 Phase II, et les performances discount avec la Jaguar XKR 4,2 l. Laquelle sera la vôtre ?

L'Aston Martin DB5

La pingrerie de Williams Lyons, fondateur et patron de Jaguar, lui a joué quelques tours. Refuser de fournir gratuitement une Type E aux producteurs de James Bond ne fut par exemple pas une excellente idée. Ou plutôt si, mais pas pour lui. Ok, il a privé son modèle-phare d'une exposition médiatique exceptionnelle (et sûrement de quelques ventes), mais celui-ci a tout de même connu un beau succès commercial. Surtout, Lyons a permis à Aston Martin de s'engouffrer dans la brèche et de toucher à une sorte de célébrité permanente, qui lui a à coup sûr sauvé la mise plusieurs fois. Sans Goldfinger, l'or aurait échappé à la marque de Newport-Pagnell... La DB5 pilotée par l'agent 007 diffèrait formellement

très peu de la DB4 qu'elle a remplacée fin 1963. Et pour cause, dans le 1er film où on croit voir sa superbe plastique, ce n'est pas une DB5 à l'écran, mais bien une DB4 Vantage Série V... En réalité, les évolutions tiennent d'abord au confort. Mieux fabriquée, insonorisée, et équipée (adoption de vitres teintées Sundym à activation électrique par exemple, alternateur remplaçant la dynamo), la DB5 se dote aussi de freins Girling (et non plus Dunlop) doublés, circuit, servo et assistance. Tout ceci engendre un alourdissement de près de 200 kg, compensé par un accroissement de la cylindrée. De 3,7 l, le 6-cylindres en ligne signé Tadek Marek passe à 4,0 l, ce qui autorise une hausse substantielle de la puissance.



C'est tout de même un sacré paradoxe qu'un pays réputé pour son climat épouvantablement pluvieux ait produit un nombre aussi prodigieux de cabriolets. En variété comme en quantité.

Caractéristiques

Aston Martin DB5

1964

Moteur :

6 cylindres en ligne,

longitudinal avant

Cylindrée :

3 995 cm³

Couple maxi :

39,8 mKg à 3 850 tr/mn

Puissance maxi :

282 ch à 5 600 tr/mn

Alimentation :

Trois carburateurs SU

Transmission :

Aux roues arrière, boîte

mécanique à 5 rapports

Direction :

Crémaillère

Freinage :

Disques à l'avant et à l'arrière,

assistance

Dimensions :

L x l x h : 4,57 m x 1,67 m x 1,34 m

Pneumatiques (AV/AR) :

6.70 x15

Performances :

0 à 100 km/h : 8,5 secondes

Vitesse maxi :

> 230 km/h

Cote : 2 000 000 €

(prix en 1964 : 76 000 F

soit 103 000 € actuels)

Alimenté par trois carburateurs SU, il développe 282 ch contre 240 pour celui de la DB4, le couple s’établissant à 380 Nm, soit un surcroît de 50 Nm. Pas trop pour emmener les 1 502 kg de l’engin. À titre de comparaison, une Type E se contente de 265 ch mais se limite aussi à 1 235 kg... Si la vitesse maxi n’évoque guère, à 230 km/h, les accélérations égalent celles de la DB4 GT (266 ch), avec un 0 à 100 km/h avalé en moins de 8 secondes Des performances dans la moyenne de la catégorie cela dit, et inférieures à celles de la Type E. Pour y remédier, Aston présente en 1964 une DB5 Vantage, troquant ses SU contre des Weber. La puissance grimpe à 315 ch, aux dépens de la souplesse d’utilisation. Cette version moins homogène ne

Le 6-cylindres 4,0 litres signé Tadek Marek doit tourner régulièrement pour rester au top.



Des performances dans la moyenne de la catégorie cela dit, et inférieures à celles de la Type E.



Superleggera désigne un type de structure, non le poids réel de l’Aston, qui dépasse largement les 1 500 kg...

sera produite qu’à 65 exemplaires en coupé et 12 en cabriolet. Des pièces actuellement très recherchées ! Si en tout début de carrière, la DB5 reprend la boîte 4 David Brown équipée d’un overdrive, rapidement elle reçoit une très moderne unité ZF à 5 rapports, quand la Jag conserve son antique Moss à 1^{re} non synchronisée. Dès son lancement, l’Aston est proposée en cabriolet, identique techniquement au coupé. Fin 1965, une série de 37 découvrables est produite (dont 2 en Vantage) avec quelques menues améliorations annonçant la DB6 (doubles pare-choc avant par exemple). Elles inaugurent l’appellation Volante, à laquelle ne peuvent prétendre les modèles antérieurs. Elles sont aussi surnommées “châssis court”, par opposition à l’empattement non des coupés DB5 mais des DB6, plus longs. La carrière de la DB5 sera courte puisque dès la fin 1965, elle est remplacée par la DB6. Pourtant, en deux ans, elle a été presque autant produite que la DB4 en 5 ans, soit 1 059 exemplaires contre 1 185 à sa devancière, toutes versions confondues. C’est ça, l’effet James Bond ! Car l’Aston, certes unique par son raffinement dans la catégorie, ne pouvait plus lutter avec des ténors tels que Ferrari en matière de vitesse, au contraire de la DB4...

Une rareté exceptionnelle qui lui vaut une cote de malade, avec une estimation supérieure à 2 millions d’euros.



L’Aston Martin DB5 a de suite été présentée en cabriolet, comme on le voit ici au Salon de Paris en 1963.



Au volant

Sur les 123 DB5 à capote produites, seules 19 sont en conduite à gauche. Et celle dont nous disposons, en fait partie ! Une rareté exceptionnelle qui lui vaut une cote de malade, avec une estimation supérieure à 2 millions d’euros. Une notion abstraite aux conséquences concrètes : comment rouler sereinement au volant d’une auto au prix aussi exorbitant ? Imposable, du moins en France.

Comment oser même claquer la porte et poser son roturier jean sur l’aristocratie cuir du siège qui à lui seul coûte sûrement plus cher que ma BMW 130i ? Du coup, j’ai initialement un peu de mal à apprécier les qualités intrinsèques de l’auto, qui s’est d’ailleurs fait prier pendant un bon quart d’heure ce matin avant d’accepter de démarrer. Sa Majesté n’aime pas les mois d’inaction et le fait savoir ! Mais ici, j’oublie tout, même si

je trouve que la couleur bleu nuit ne sied pas à cette Aston, car elle en absorbe les volumes subtils. On dirait presque un corbillard décapotable. Néanmoins, superbe de finition et d’élégance, son tableau de bord est un plaisir de tous les instants, même si le tachymètre gradué jusqu’à 300 km/h fait sourire. En sus, une fois démarré, son 6-cylindres double arbre gratifie les oreilles d’une mélodie sublime, raffinée mais aussi rauque et profonde, suggérant à la fois la prestance et la puissance. Sur ce dernier point, l’Aston n’est pas impressionnante, plutôt (largement) suffisante. Et très souple ! Moins lourde que celle de la DB4 essayée dans le précédent numéro, la direction de cette DB5 reste assez pesante mais sans que cela ne devienne le moins du monde rédhibitoire. Elle s’allie à la boîte ZF très agréable, à l’excellente position de conduite et à la suspension prévenante pour garantir un immense agrément de conduite, pour autant que l’on prenne cette DB5 pour ce qu’elle est : une GT de prestige à conduire dignement, voire rapidement, et non une pure sportive.



La DB5 cabriolet n’a pas échappé aux réducteurs. Ici DINKY TOYS en propose une miniature très détaillée.



L’Austin-Healey 3 000 BJ8 Phase II

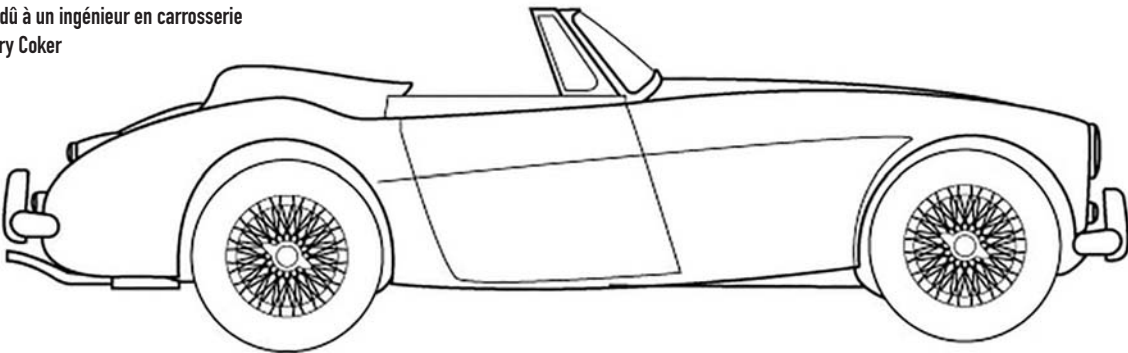
C’est peu de dire que la Jaguar XK120 a révolutionné la catégorie des voitures de sport. Superbement dessinée et motorisée, elle poussa alors le vice jusqu’à être bien moins chère que ses concurrentes. Donald Healey, qui produit des sportives très sélects depuis 1946, a compris que sa gamme, très bien fabriquée mais dessinée avec un goût étonnant pour l’étrange et surtout très chère, ne va pas lui permettre de maintenir son activité très longtemps. Après un voyage aux Etats-Unis, marché friand d’anglaises performantes, il se dit qu’il y a un espace à combler entre les petites MG TD et l’épouvantail Jaguar. Il demande à son ingénieur Barry Bilbie de concevoir un nouveau châssis, celui dont il dispose déjà se montrant lourd et peu efficace. Sort de son cerveau une structure très robuste permettant aux trains roulants, bras superposés à l’avant alliés à des ressorts hélicoïdaux et essieu rigide à l’arrière suspendu par des lames, solution déjà

fort classique, de bien travailler. Pour l’esthétique de son futur roadster, Healey, dans un souci d’économie, ne fait pas appel à un couturier de l’automobile, mais à une jeune recrue, Gerry Coker, ingénieur en carrosserie. Un choix risqué, qui le pousse à cornaquer de près son apprenti-styliste. Celui-ci produit pourtant un dessin séduisant, sauf aux yeux d’Healey qui l’oblige à le retoucher en permanence. Coker le calme en expliquant que ça va finir par coûter très cher, argument imparable. Reste à motoriser la belle, car le double-

arbre Riley utilisé jusqu’alors dans les Healey, pèse beaucoup trop lourd (272 kg), rançon de sa conception remontant à la fin des années... 20. Donald pense au bloc de l’Austin A90, robuste, suffisamment puissant et surtout disponible. Fébrile, il expose sa nouveauté au salon de Londres en octobre 1952, mais pas convaincu par la face avant, il oriente le roadster vers des plantes ornementales, pour ne pas qu’elle soit visible ! Précaution inutile : il reçoit un accueil triomphal, les observateurs se demandant même s’il n’a pas été des-

siné en Italie. Ce coquin de Coker a réussi son coup ! Sa création tape dans l’œil de Leonard Lord, patron d’Austin. C’est là que les grands esprits se rencontrent. Echaudé par l’échec de son A90 Atlantic outre-Atlantique, il souhaite produire une sportive qui en reprend le moteur. Tiens, tiens... Les deux hommes font affaire, et Lord, initiateur du rapprochement, accepte non seulement de motoriser le roadster d’Healey mais aussi de le produire. Ainsi naquit l’alliance Austin-Healey. En test, le prototype atteint sans peine les 100 mph

Le dessin de ce nouveau roadster est dû à un ingénieur en carrosserie Gerry Coker





Belle, performante, équilibrée dynamiquement et pas trop chère, elle séduit la clientèle américaine qui va absorber près de 80 % de la production.



L’Austin-Healey 100S de Lance Macklin lors du pesage des 24 heures du Mans 1955.

(161 km/h), chiffre qui devient son nom, reproduisant la stratégie de Jaguar avec son XK120. Très vite, la 100, nantie de ce gros 4-cylindres 2,6 l développant 100 ch, connaît un grand succès. Belle, performante, équilibrée dynamiquement et pas trop chère, elle séduit la clientèle américaine qui va absorber près de 80 % de la production. Si les premiers exemplaires souffrent d’imperfections d’assemblage (le pare-brise rabattable tremble, la protection contre les intempéries est très faible), ils font bonne figure en compétition ce qui profite énormément à leur image.

La Healey est engagée aux 24 Heures du Mans 1953, et il ressort qu’il lui faut plus de puissance. Austin retravaille le 4-cylindres en lui adjoignant une culasse dessinée par le consultant Harry Weslake, et la cavalerie ressort à 132 ch. Ce moteur se retrouve l’année suivante dans une version très retravaillée pour Sebring : la 100S. Allégée, toute en aluminium et dotée de 4 freins à disque, elle franchi les 200 km/h. Cette “homologation special” remportera des victoires de classe non seulement à Sebring, mais aussi aux Mille Miglia début 1955. Malheureusement, elle sera impli-

quée dans le terrible accident du Mans cette année : la Mercedes de Levegh percute une 100S, puis ses débris vont s’écraser dans les gradins... Cette Healey sera produite qu’à 55 exemplaires, à la valeur insensée aujourd’hui. Toujours en 55, les 100 évoluent, adoptant la boîte du taxi FX4, le pont des Austin A90, et deviennent BN2. Quelques mois plus tard, en remplacement de la 100S est présentée la 100M, un peu moins puissante (110 ch) et dotée de disques seulement à l’avant. Moins chère, elle conserve une carrosserie acier et représente jusqu’à 25 % de la

La 3 000 MKIII BJ8 phase II se distingue par ses veilleuses et clignotants séparés.

production. Mais c’est à cette période qu’apparaît une dangereuse rivale : la Triumph TR3. Moins chère, aussi puissante et pouvant accueillir des passagers arrière, elle fait plonger ses ventes. Austin-Healey réagit en allongeant la 100 de 5 cm afin d’en faire une 2+2 et songe à doter l’ensemble de la gamme du moteur de la 100S pour la remettre à niveau côté cavalerie. Comme il est trop cher à produire, Austin propose de monter à la place le nouveau 6-cylindres C Series conçu par Morris, ce que l’Healey encaisse sans souci : la 100-6 naît en 1956. Problème, son 2,6 l ne produit que 102 ch et se révèle beaucoup plus lourd que l’ancien 4-pattes. Rallongée de 16,5 cm et signalée par une calandre ovale inédite, la 100-6, codée BN4, pèse en outre 100 kg de plus que la BN2 qu’elle remplace et perd logiquement en performances tout en voyant sa direction durcir... De surcroît, l’overdrive devient optionnel. Coup d’épée dans l’eau ! Une réaction s’impose, d’autant qu’en compétition, elle ne brille plus guère.



Les différents modèles de Big Healey: les 100, les 100-6 et les 3000.



Austin-Healey 100, type BN1 – 2 places, calandre en trapèze, pare-brise plat, rabattable, pas de déflecteurs, pas de vitres de portière. 4 cylindres 2 660 cm³, 90 ch, boîte 3 vit. + od. De mai 1953 à août 1955 : 10 030 ex.



Austin-Healey 100, type BN2 – Arches de roues avant un peu élargies, peintures deux tons en option. Boîte 4 vit. + od. Variante modèle 100 M de 110 ch : capot avec louveres et sangles. D’août 1955 à juillet 1956 : 4 604 ex.



Austin-Healey 100 S, type AHS – Préparée pour la course, caisse alu, calandre ovale, 4 freins à disque, culasse alu, pare-brise plexi, pas de pare-chocs, pas de capote. Boîte 4 sans OD, 132 ch. De 1953 à 1955 : 55 ex.



Austin-Healey 100-6, type BN4 – 2+2 places, plus grande, nouvelle calandre ovale à lames horizontales, pare-brise fixe, empattement allongé, prise d’air sur le capot. 6 cyl. 2 639 cm³, 102 ch. En 1957 : 117 ch. De 1956 à 1959.

Caractéristiques

Austin-Healey 3000
BJ8 Phase II 1967

Moteur :
6 cylindres en ligne, longitudinal avant
Cylindrée :
2 912 cm³
Couple maxi :
23,8 mKg à 3 000 tr/mn
Puissance maxi :
148 ch à 5 250 tr/mn
Alimentation :
Deux carburateurs SU
Transmission :
Aux roues arrière,
boîte mécanique à 4 rapports
+ overdrive
Direction :
Vis et ergot
Freinage :
Disques à l'avant,
tambours à l'arrière,
assistance
Dimensions L x l x h :
4,00 m x 1,52 m x 1,29 m
Pneumatiques (AV/AR) :
185 HR 15
Performances :
0 à 100 km/h : 8,9 secondes
Vitesse maxi :
192 km/h
Cote : 80 000 €
(prix en 1967 : 19 995 F
soit 25 000 € actuels)



C'est une superbe BJ8 Phase II sortant tout juste de restauration dont nous disposons pour cet essai.



En 1958, une version 2-places est réintroduite, la BN6 qui apporte des poignées de porte extérieures et en 1959, les Healey adoptent le 6-cylindres 26D fort de 117 ch. Les performances surpassent enfin, mais de peu, celles de la 100-4 ! Très rapidement, le roadster évolue encore en recevant la version 29D du bloc C Series. Porté à 2,9 l, il développe 124 ch. Surtout, des freins à disques apparaissent à l'avant. Du coup, le 100-6 en profite pour devenir 3000, codé BN7 en deux places et BT7 en 2+2. Les évolutions se succèdent : en 1961, la 3000 Mk II atteint 132 ch grâce à son groupe 29E et en

1962 une version cabriolet plus étoffée (pare-brise bombé, vitres descendantes, nouvelle capote) est lancée, la BJ7. Ainsi grée, la big Healey peut mieux affronter une concurrence renouvelée, nommée MGB, Datsun Fairlady, Triumph TR4, et les ventes remontent. Battant le fer tant qu'il est chaud, le constructeur apporte une évolution Mk III (codée BJ8) en octobre 1963, plus luxueuse avec son tableau de bord en bois, son double échappement mais aussi sa barre Panhard guidant mieux l'essieu arrière tandis que grâce à deux carburateurs SU HD8 en remplacement des HS6, le

moteur 29K passe à 148 ch. Dès mai 1964, la BJ8 Phase II débarque, avec notamment sa poupe relevée améliorant la tenue de route et la longévité des échappements, sa suspension assouplie à l'arrière et ses fameux clignotants séparés des veilleuses. C'est la version ultime de la Big Healey, la plus aboutie et sa production perdurera jusqu'en mars 1968. En effet, 90 % part au Canada et aux USA. Or, ceux-ci annoncent l'adoption prochaine de normes contrant la pollution et améliorant la sécurité passive. Elles imposent pour la 3000 des modifications longues à rentabiliser.

Car entre-temps, Austin est devenue une composante de British Leyland, qui enchaîne les déficits. Healey avait pourtant obtenu d'utiliser le nouveau 6-cylindres 4 litres que Rolls-Royce avait développé pour la BLMC afin d'offrir à la 3000 une descendante nommée 4000 (trois prototypes sont produits), mais son P.-D.G., Donald Stokes décide de rationaliser à mort la production. Exit le moteur 4,0 l, exit l'Healey, officiellement remplacée par la douteuse MGC. Pour sa part, le bon vieux Donald rejoint Jensen pour créer la Jensen-Healey, prometteuse mais jamais totalement mise au point...

Merci à Charles Collin de Cecil Cars pour le prêt de cette magnifique Austin Healey BJ8 intégralement restaurée dans leurs ateliers.

Au volant

C'est une superbe BJ8 Phase II sortant tout juste de restauration dont nous disposons pour cet essai. La sublime sellerie en cuir brun n'est pas conforme à l'origine, non plus que la teinte gris fusil, mais saurait-on le reprocher au propriétaire qui les a demandées tant cette configuration est magnifique ? On a tellement décrit la 3000 comme une voiture d'homme que je sens ma pilosité se développer quand j'en prends le volant. Réputation due en partie à une direction décrite comme très lourde. Et pourtant ! Si je retrouve avec plaisir la mélodie rauque et profonde du 6-cylindres pourtant assez rustique avec son arbre à cames latéral, je trouve le volant finalement facile à manier dès qu'on roule : ce cabriolet n'a rien de camionnesque ! Très souple, le moteur enroule dès les plus basses rotations et révèle une belle vigueur à mi-régime. Rodage oblige, je ne le pousserai pas à 6000 tr/min, mais de toute façon, il n'est pas conçu pour ça. D'ailleurs, même dans ces conditions, il procure des performances amplement suffisantes, le poids se limitant à 1080 kg. Malgré le peu de place disponible et le haut du pare-brise barrant presque mon champ de vision, je prends un vif plaisir au volant de cette magnifique BJ8, d'autant que sa boîte se révèle assez douce (tout en manquant nettement de guidage). Alors oui, le vent tourbillonne à bord, oui, le volume sonore est très important, oui, on se sent aussi vulnérable qu'un moustique quand on double un 40 tonnes, mais des trois autos réunies, c'est vers elle que va mon coup de cœur.

Les différents modèles de Big Healey: les 100, les 100-6 et les 3000.



Austin-Healey 100-6, type BN6 – Apparu en 1958, 2 places. Toutes versions 100-6. De 1956 à 1959 : 14 436 ex.



Austin-Healey 3000, types BN7 (2 pl.) et BT7 (2+2) – Freins à disque AV, options : roues fils, OD, pare-brise chromé, chauffage, hardtop. 29 012 cm³, 124 ch. De mars 1959 à mars 1961, BN7 : 2 825 et BT7 : 10 825 ex.



Austin-Healey 3000 Mark II, types BN7 et BT7 – Calandre à lames verticales, 3 carburateurs SU, 132 ch.



Austin-Healey 3000 Mark II, type BJ7 convertible 2+2, capote fixée, vitres montantes, déflecteurs, pare-brise arrondi, int. cuir, 2 carburateurs. De février 1962 à octobre 1963 : 6 113 ex.



Austin-Healey 3000 Mark III, type BJ8 convertible – 2+2, tableau de bord bois avec console, freins assistés, int. vinyle, cuir en option, 4 feux av séparés. 148 ch. D'octobre 1963 à mars 1968, série 1 : 1 390 et série 2 : 16 300 ex.



Austin-Healey X230 – Prototype à 4 phares qui, heureusement, n'eut pas de suite. 1959.



Austin-Healey 4000 prototype, type ADO24 – Plus de chromes, à moteur Rolls-Royce 4 litres (de la Princess 4 litres R). 1967 : 4 ex.



Austin-Healey Mark IV, projet : le moteur et d'une calandre Austin-Healey sur une MG. N'eut pas l'heur de plaire à Donald Healey qui préférait la 4000. C'est la MGC qui survécut...



Autant la XKR a l’air d’une pure Jaguar, simple et évidente, autant sa genèse se révèle d’une complexité so british.

La Jaguar XKR

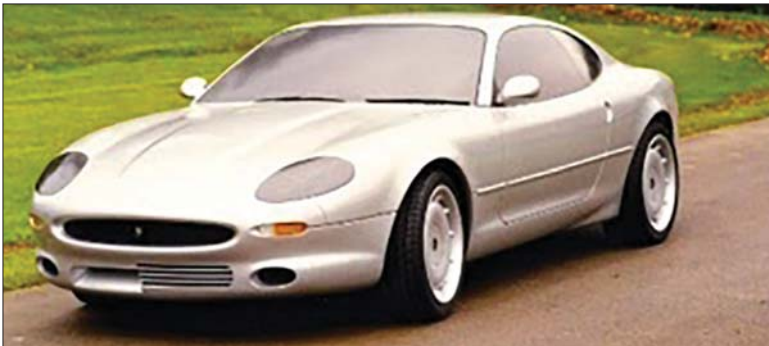
Il ne faut pas se fier aux apparences. Autant la XKR a l’air d’une pure Jaguar, simple et évidente, autant sa genèse se révèle d’une complexité so british. Elle remonte loin, mais a été très courte en même temps. Explications. Dès le lancement du coupé XJ-S en 1975, le constructeur anglais comprend que cette voiture n’est pas celle que la clientèle attendait. Trop bizarre par son look pour dignement succéder à une Type E sculpturale malgré certains replâtrages douteux, elle connaît un début commercial difficile, qui incite Jaguar à plancher rapidement sur son remplacement.

Surtout qu’en 1978, Pininfarina dévoile un superbe concept XJ-S Spider montrant la voie stylistique qui aurait pu être suivie... Rapidement, selon les normes de la marque, cela veut dire 5 ans. C’est donc en 1980 que le projet XJ41/42 est lancé, utilisant la plate-forme de la berline XJ40 alors en gestation. Initialement, les études vont bon train. Dès 1983, sont présentés à des clients potentiels des prototypes de la remplaçante de la XJ-S, qui se veut l’héritière de la Type E. Et devinez quel nom on lui destine ? F-Type ! Malheureusement, le développement de la XJ40 prend du retard et entraîne la XJ41 dans une spirale infernale. En effet, pour

ne pas laisser la concurrence prendre le large, Coventry décide de jouer la surenchère technologique. Le projet dérape, devient trop complexe, trop gros, trop lourd, trop cher à développer et en 1990, il est carrément abandonné sous pression de Ford, qui a racheté Jaguar en 1989. Heureusement, la XJS, habilement mise à jour, trouve durant ces années son public et bat ses records de vente en fin de carrière, ce qui laisse encore un peu de temps pour réfléchir à sa remplaçante. Seulement, les grandes lignes de celle-ci ne seront pas totalement tracées par Jaguar. Grâce à Ford, le projet XJ41 n’est pas une perte sèche. Ian Callum, designer



de l’ovale bleu passé chez TWR, a beaucoup échangé avec Geoff Lawson, son homologue chez Jaguar, qui lui a montré l’énorme prototype XJ41. Callum en parlé à Tom Walkinshaw, son employeur, qui lui a demandé de le relooker fissa sur une base plus petite de XJS. Ce, afin de proposer à Jaguar de développer à partir de ce concept dénommé XX la remplaçante de son coupé vieillissant. Walkinshaw essuie un refus et remise son prototype. Surprise, Ford, qui a aussi acquis Aston Martin, confie à TWR la conception d’un modèle de relativement grande diffusion pour la firme de Newport-Pagnell.



À gauche : le coupé XJ41, à droite, sa version adaptée par Ian Callum sur un châssis d’XJ-S, qui deviendra l’Aston DB7. La filiation apparaît évidente.

Caractéristiques
Jaguar XKR 4,2 I
2003

Moteur :
V8, longitudinal avant, compresseur
Cylindrée :
4 196 cm³
Couple maxi :
55,1 mKg à 3 500 tr/mn
Puissance maxi :
406 ch à 6 100 tr/mn
Alimentation :
Injection électronique
Transmission :
Aux roues arrière,
boîte automatique ZF à 6 rapports
Direction :
Crémaillère assistée
Freinage :
Disques ventilés à l'avant et à l'arrière,
aide au freinage d'urgence, ABS
Dimensions L x l x h :
4,76 m x 1,82 m x 1,30 m
Pneumatiques (AV/AR)
245/45 x 18, 255/45 x 18
Performances :
0 à 100 km/h : 5,6 secondes
Vitesse maxi :
250 km/h
Cote : 25 000 € (prix en 2004 : 99 900 €
soit 118 500 € actuels)



Merci à Wiacek Krzysztof pour le prêt de sa superbe Jaguar XKR.



Walkinshaw récupère le XX et le développe, toujours sur la plate-forme, certes profondément revue, de la XJS ! Il deviendra la DB7, un grand succès commercial. Ford, certainement séduit par la solution très économique de TWR, autorise ensuite Jaguar à élaborer sa future XK8, codée X100, à la condition expresse que ce soit également sur une base modernisée de XJS. Une ironie toute britannique... En 1992, le design est confié à Lawson, non sans que Ford l'ait mis en concurrence avec ses propres stylistes mais aussi ceux de Ghia. Ces deux dernières équipes produisent des dessins assez indignes (celui de Ghia étant même surnommé "l'aspirateur"). Anecdote, le temps que la direction de Ford finisse par choisir la proposition de Lawson, sa maquette en clay avait fondu ! Ainsi, il doit débiter le vrai travail de design à partir de pho-

Une vraie Jaguar ! Un qualificatif qui vaut également pour l'habitacle, cosy, raffiné, tendu de cuir et orné de bois.



Parmi les projets XJ41/XJ42 de coupés et de cabriolets, un cabriolet Targa à toit amovible et arceau.

tos qui en avaient été prises. Heureusement, Ford sera moins pingre avec le moteur du futur coupé. Conscient de la nécessité de doter Jaguar non seulement d'un nouveau bloc modulaire mais aussi d'une usine moderne synonyme de qualité, il finance largement le tout, non sans avoir obtenu après une longue lutte un prêt du gouvernement anglais... Néanmoins, la conception de ce groupe, codé AJ-V8, revient à Jaguar. A la pointe de la technologie de son époque, il s'offre 4 arbres à cames en têtes, une distribution à calage variable et des culasses à 4 soupapes par cylindres. Dans sa version AJ26, avec laquelle la XK8 l'inaugurera, ce huit-cylindres cube 4,0 litres et développe 294 ch. Il

s'attèle exclusivement à une boîte automatique ZF, à 5 rapports, l'ensemble trahissant le fait que la XK8 cible, comme ses devancières, le marché US en priorité. Côté suspension, elle ne doit rien à la XJS. Exit les doubles combinés ressort-amortisseur et les disques inbord à l'arrière, remplacés par un essieu inspiré de celui de la XJ40, tandis qu'à l'avant les doubles triangles s'associent désormais à des jambes de force, et ce, afin de dégager de la place sous le capot. Les études sont menées avec pour priorité la qualité de fabrication, selon le principe NACB (No-Adjust Car Build) élaboré par Ford. Elles ne connaissent cette fois pas d'anicroche particulière, et au salon de Genève

1996, la XK8 est présentée à un public enthousiaste. C'est la première grande nouveauté Jaguar depuis la XJ40, sortie en 1986 ! Présentant quelque bénéfique ressemblance avec le concept Pininfarina de 1978, ce magnifique coupé se distingue par une ligne pure, fuselée et féline rappelant la Type E à plus d'un titre, à commencer par sa calandre ovale. Une vraie Jaguar ! Un qualificatif qui vaut également pour l'habitacle, cosy, raffiné, tendu de cuir et orné de bois (en option, eh oui). Quelques mois plus tard, un cabriolet encore plus séduisant est dévoilé.

La presse acclame la XK8, mais note qu'il s'agit d'une GT rapide, sûre, luxueuse et confortable, et non d'une pure sportive, contrairement à la Type E en 1961. A 460 000 F (90 500 € actuels), elle se pose presque en bonne affaire, une BMW 840 CiA revenant à 514 900 F et Porsche 993 Tiptronic S à 560 000 F.

Les amateurs de sensations fortes, s'ils peuvent choisir des jantes de 18 pouces et l'amortissement piloté CATS, devront patienter jusqu'en 1998, avec la sortie de la XKR pour profiter de performances vraiment impressionnantes. Gavé par un compresseur Eaton, son moteur passe à 375 ch et elle adopte une boîte automatique 5G-Tronic Mercedes. Pour une fois que des Allemands viennent en aide aux Anglais... Cette fois, la Jag' sort ses griffes et si elle demeure bridée à 250 km/h au maxi, elle passe de 0 à 100 km/h en moins de 6 sec. En 2000, première évolution, le revêtement interne du moteur au nikasil est sensible aux carburants très soufrés, ce qui a occasionné de casses prises en garantie. Il est remplacé par un revêtement en fonte. Et, fin 2002, le V8 change plus profondément. Sa cylindrée passe de 4,0 l à 4,2 l, ce qui occasionne des hausses de puissance : renommé AJ-34, le V8 développe 306 ch en atmo et 406 en version R à compresseur. Les chronos s'améliorent, le 0 à 100 km/h étant abattu en 6,4 et 5,5 sec respectivement. A cette occasion, les deux déclinaisons adoptent une boîte ZF à 6 rapports, et reçoivent quelques menues retouches cosmétiques. Dans l'habitacle, on note l'adoption de sièges à appuie-têtes séparés en remplacement des dossiers monoblocs. Les XK 100 subiront d'autres petites modifications jusqu'à la fin de leur carrière en 2006. Elles sont remplacées par les XK150 tout en aluminium, après avoir été produites à 91 406 unités. Joli score !



En laissant le levier de la boîte en D, on peut flâner agréablement sous le soleil de début mars.

Au volant

C'est par le biais du forum XK8 Passion que nous avons mis la main sur ce magnifique cabriolet XKR de 2003, en superbe état. Propriété d'un passionné polonais qui en prend grand soin, il est nanti des jantes optionnelles en 20 pouces qui lui profitent beaucoup visuellement. Elles dynamisent avec bonheur une ligne très fluide dont on perçoit paradoxalement mieux l'élégance. Dommage tout de même que Jaguar n'ait pas prévu de couvre-capote. À bord, ambiance 90s au menu : formes très rondes, myriade de boutons, énorme moyeu de volant (il contient un airbag) et commandes datées. Néanmoins, l'ensemble évite le design façon boursoufflure boisée d'une Aston DB7, dégage un certain luxe, et grâce aux sièges conciliant maintien et confort de haut niveau, on s'y sent très bien. À la mise en route, le V8 ronronne gentiment et en laissant le levier de la boîte en D, on peut flâner agréablement sous le soleil de début mars. Tout est doux, volant, enchaînement des rapports, suspension... En plaçant les amortisseurs en Sport, on gagne en maintien de caisse, et on peut attaquer les virages sereinement. Grand équilibre, belle adhérence, train avant précis, la XKR se montre efficace même si elle préfère les grandes lignes droite. Là, j'enfonçe l'accélérateur, la boîte tombe deux rapports et... le moteur miaule ! C'est le son jouissif du compresseur. S'ensuit une poussée impressionnante, les 406 ch sont bien

là. On reprochera juste une certaine lenteur à la transmission, un léger manque d'agilité du train avant et un habitacle étrié. Pour le reste, la conduite de la XKR est un moment de bonheur, même si les sensations sont très filtrées. Cela dit, pour 25 000 €, on s'offre une auto exceptionnelle. Ça n'a pas de prix !

En conclusion

Ces trois cabriolets anglais sont d'excellentes automobiles. Chacun à sa manière sait rendre la route différente et l'atmosphère envoûtante, mais si on cherche avant tout des sensations brutes, c'est l'Austin-Healey qui s'im-

pose. Côté charme aussi, et le tout pour un prix encore raisonnable : 80 000 € pour un très bel exemplaire. En revanche, si l'on souhaite rouler tous les jours dans le confort, la sécurité et la fiabilité sans faire fi du style, la Jaguar est la meilleure. En sus, elle offre ses performances de voiture de sport à un prix d'ami. Profitez de cette affaire incroyable pendant qu'il est temps ! Reste le cas de l'Aston. Elle, c'est la grande classe, la conduite relax et feulement discret d'une bête de race. Mais son prix délirant engendre un stress qui dissuade de la prendre ne serait-ce que pour effectuer un long voyage. Dommage, car elle est conçue exactement pour ça...

