

JAGUAR, PREMIER ÉLAN

TEXTE ROBERT PUYAL PHOTOS YANN LEFEBVRE

ESSAI : JAGUAR XK120 (1948-1953)

Premier témoin de l'art de vivre en roadster anglais, LA Jaguar de 1948, quia enseigné au monde cette nouvelle façon de rouler. Elle en est l'archétype. Et vous un sacré type: le roi du pétrole à bord de l'auto la plus rapide du monde à l'époque. Une machine pareille, écoutez bien tout ce qu'elle a à vous raconter, c'est peut-être le secret du plaisir.



Earl's Court, Londres, 1948. Une foule de visiteurs, un salon de l'auto, le plaisir, dans ces heures roses et grises d'un après-guerre que l'espoir ensoleille mais que les privations éternisent. Même chose pour les constructeurs; tout le monde est impatient de vendre, et donc de fabriquer, mais tout manque! L'acier, le caoutchouc, l'argent. Les états-majors de la plupart des marques envisagent tout simplement de reprendre la fabrication « d'avant ». William Lyons, aux commandes de Standard Swallow, a bien compris, lui, que les temps changeaient. Il a évidemment modifié le nom de sa marque (avant la guerre, c'était « SS », désormais difficile à porter) et commandé au motoriste Harry Weslake l'étude d'une culasse moderne (alliage, chambre hémisphérique, double arbre) pour deux nouveaux moteurs, un 4-cylindres et un 6-cylindres, prêts à équiper toute une gamme de nouvelles autos. Mais celles-ci ne sont pas prêtes, loin de là. En vue de ce salon important, il décide donc de créer un « présentoir » pour ce nouveau moteur, une belle forme qui sache attirer



↳ l'attention. Ainsi naissent, à partir de zéro et sur un châssis de limousine Mk V rapidement raccourci, la XK100 (4-cylindres, vibrante et jamais produite) et la XK120. Elles sont en aluminium, avant tout faute d'acier disponible, pour faciliter la petite série que Lyons prévoit de produire: 200 exemplaires. XK, c'est le numéro matricule du moteur. Et 120? Le personnel du stand est tout prêt à vous expliquer que c'est la vitesse maximale, évidemment 120 miles *per hour*, soit 193 de nos kilomètres à l'heure. Rien ne va plus vite à l'époque... Et en plus, la machine est affichée 998 £ hors taxes. Épaté, le visiteur fait le tour des stands, il y

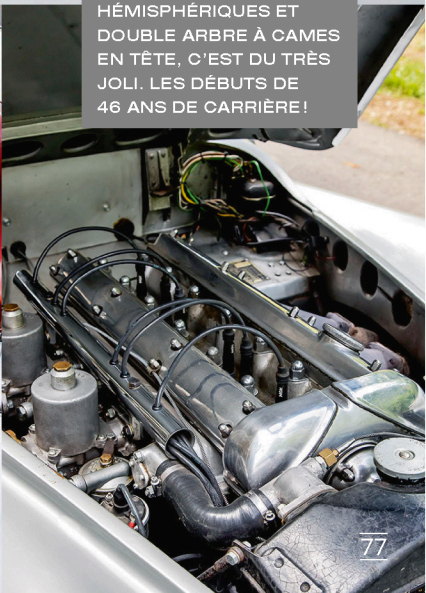
voit une belle Aston Martin à 2 332 £ (90 chevaux, 93 mph), une Lagonda plus belle encore à 3 421 £ (105 chevaux, 95 mph), une Invicta Black Prince, gloire d'avant-guerre (120 chevaux, 100 mph) offerte à 3 890 £. Évidemment, à 528 £, il y a bien la MG TC mais elle ne prétend qu'à 75 mph (120 km/h). Édifié, le visiteur rêve de cette vitesse fulgurante, de cette auto sidérante, de lui-même à son volant, traversant une Europe en reconstruction comme un cavalier rescapé, tout à son plaisir neuf, court le champ de bataille de la veille. Faire impression? Le mot est faible! La silhouette de la XK s'est imprimée dans l'imaginaire britannique et international, avec une force que l'avisé PDG décide de transformer sans plus attendre en

SUR L'AUTOROUTE BELGE OSTENDE-JABBEKE, LA XK PROUVE QU'ELLE N'USURPE PAS SON « 120 » (MILES À L'HEURE, SOIT 193 KM/H) : 203 KM/H PARE-BRISE EN PLACE, ET 213 KM/H PARE-BRISE DÉMONTÉ!

CETTE PREMIÈRE XK EST UN VRAI ROADSTER, AUX PORTIÈRES MINUSCULES, SANS VITRE, DONT L'ÉPAISSEUR TIENT LIEU DE VIDE-POCHES. ELLES S'OUVRENT PAR L'INTÉRIEUR MAIS VOUS POUVEZ AUSSI LES ENJAMBER.



SOUS CE CAPOT, UN EXTRAORDINAIRE MOTEUR, LE XK : SIX CYLINDRES EN LIGNE, LONGUE COURSE, CHAMBRES HÉMISPÉRIQUES ET DOUBLE ARBRE À CAMES EN TÊTE, C'EST DU TRÈS JOLI, LES DÉBUTS DE 46 ANS DE CARRIÈRE!





SÉDUITS UNIQUEMENT PAR LA LIGNE, CERTAINS PROPRIÉTAIRES FONT ADAPTER CLIM ET DIRECTION ASSISTÉE. IL VAUDRAIT MIEUX SE PRÉOCCUPER DE L'ALIGNEMENT EXACT DES TRAINS ROULANTS, OU DE L'ÉTAT DU BOÎTIER DE DIRECTION.

commandes substantielles. La première auto est livrée à Hollywood, à Clark Gable, les victoires sportives pleuvent et, dès que possible (en 1950), la carrosserie est pressée en acier pour tenir les prix. Les ventes s'évaluent.

EXEMPLAIRE

Parmi les 120, la nôtre est vraiment l'une des toutes premières. Vous pouvez la reconnaître aux pieds de caoutchouc sous les montants latéraux du pare-brise et à l'absence de poignées de

porte. Plus tard viendra la 140, avec sa calandre élargie pour un meilleur refroidissement (ce n'était pas du luxe) et ses pare-chocs épais, puis la 150, pare-brise enveloppant, silhouette enveloppée, plus confortable et sans doute plus aboutie, mais aussi plus lourde et intrinsèquement moins sportive. La voiture devient culture et, désormais, on parle des plus belles comme des œuvres d'art, intangibles, intouchables, à peu près sacrées. L'intérêt de ces sculptures par opposition aux bronzes et marbres sublimes et ankylosés des

galeries et musées, c'est que l'on peut monter à bord et qu'elles ne demandent qu'à bouger loin des parquets anciens et des moquettes propres, pour se frotter au macadam commun. La première XK120 que j'ai eu l'occasion de conduire m'a laissé une impression mitigée: oui, la ligne est aussi belle de près que de loin et en détail qu'en général mais, pour ce qui était du plaisir, mieux valait laisser la belle éthérée sur son étagère et la regarder que rouler avec. Entre-temps, plusieurs d'entre elles m'ont davantage séduit et aujourd'hui, celle-

ci m'enthousiasme. Est-ce le métier qui rentre? J'ai plutôt tendance à penser que, d'un exemplaire à l'autre, suivant son histoire et surtout la qualité des soins qu'il reçoit, c'est la personnalité même du modèle qui se trouve magnifiée subtilement ou gravement abîmée. La voiture confiée par Cecil Cars se présente comme je voudrais que soit la mienne quand je serai grand: mécanique parfaite, moteur fringant, carrosserie marquée par un usage réel, les petits aléas des grands allers-retours, comme un vêtement que l'on aime et que l'on a beaucoup

STYLISTE ET P.-D.G.,
 William Lyons n'a pas grand monde à remercier... Peut-être Jean Bugatti, dont certains dessins l'ont inspiré.





PERFORMANCES

Vitesse maxi:
 195 km/h
 De 0 à 100 km/h: 10 s
 400 m D.A.: 17 s

TECHNIQUE

Années de production	1948-1953
Exemplaires produits	7 612 ex. (alu: ± 200)
Moteur	6 cylindres en ligne
Cylindrée	3 442 cm ³
Distribution (commande)	2 arbres à cames en tête (chaîne)
Alimentation	3 carburateurs SU
Puissance maxi	160 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	27 mkg à 2 500 tr/mn
Transmission	Aux roues AR, boîte manuelle 4 rapports synchros
Suspension AV	Roues indépendantes, barres de torsion, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis
Suspension AR	Essieu rigide, ressorts à lames, amortisseurs à levier
Freins AV / AR	Tambours
Pneus AV & AR	6.00 x 16 (± 165/80 R 16)
Dimensions L x l x h	3 988 x 1 638 x 1 330 mm
Poids	1 295 kg
Rapport poids/puissance	8,1 kg/ch
Prix 1951	1 658 000 anciens francs
Équivalent 2019 (Insee)	42 000 €
Cote Sport Auto Classiques	120 000 € (alu: 200 000 €)

porté. Aluminium gris et cuir rouge, jantes en tôle et spats sur les roues arrière, nous voilà près de la perfection dans la simplicité. Surtout, cet entretien bien compris, sans aucune négligence et sans amélioration anachronique, permet de rencontrer en vrai la créature telle que ses concepteurs l'ont voulue. Il faut y mettre un peu du sien. La portière sans poignée peut suffire à déconcerter les novices. Elle s'ouvre néanmoins, en passant la main à l'intérieur. Prendre place est une seconde épreuve, que l'habitude va facilement assouplir et la souplesse faciliter. Pourtant, même une fois installé, la position de

conduite surprend toujours. Le buste droit, les bras écartés sur le grand volant garni d'un moyeu qui semble taillé exactement pour transpercer votre thorax en cas de maladresse de votre part. Mais l'étonnement provient des jambes, très allongées vers le pédalier. On se trouve installé

comme dans une voiture très basse, bien que l'on soit très loin de la route. C'est que l'on reste au-dessus des épais longerons du châssis à l'ancienne. Preuve que cette disposition a bien été perçue comme un défaut, les versions successives de la XK présenteront une sorte de coffre dans le plancher, où

s'installera le pédalier, vers lequel vos pieds vont descendre et vos genoux fléchir.

COMME À OSTENDE

Sportive, oh oui. Facile à manier, spontanément agile, non, la XK120 n'est pas une Lotus Seven. Elle est tout aussi loin d'être empesée comme une Bentley. Elle a

sa propre personnalité qui n'est pas non plus celle d'une AC Bristol ni d'une Austin-Healey, nous l'allons montrer tout à l'heure, et c'est très bien comme ça. Une fois assis en équerre, un peu comme les figurines en plastique, buste et jambes à angle droit, que l'on clipsait ou déclipsait à bord de nos Solido d'antan et d'enfant, on empoigne le très grand volant à jante mince et on commence à comprendre. Pour mener la belle aux allures qu'elle réclame, le geste sera ample et ferme. La main droite devra savoir alterner entre l'autorité requise sur le volant et une précision millimétrique, angélique sur le court levier de vitesses, d'ailleurs implanté à portée

idéale. Ah! la boîte Moss! À vous de peaufiner double débrayage, diplomatie et dextérité de la dextre.

SENSATIONNELLE

À quoi tient donc la joie de conduire? Ici, elle procède des cinq sens. La vue sur le capot jeté vers la route, amoureuxment encadré des ailes oblongues et galbées. L'ouïe charmée du chant profond du XK, rythmé par la succion des carburateurs SU. Le nez au vent, rempli des parfums de la route mêlés à la chaleur du moteur. Au creux de la paume, le levier

qui palpite, rétif et imprécis, mais qui indique tout de même comment le manier avec décision et sans brutalité. Et si on peut croire les papilles au repos, le goût n'en est pas moins alerté par le parfum du cuir délicieusement vieilli. N'oublions pas le sixième sens, ce mélange d'anticipation et de jubilation, quintessence des cinq autres. Une intuition, ou une vibration, une sensation enfin, que ne réveille que la route partagée au volant d'une machine assez subtile. Et que nous appellerons « plaisir ». ■



L'AVIS DE... ROBERT PUYAL

Si la XK 120 est peut-être la plus belle voiture du monde (oui, oui, des goûts et des couleurs, on ne discute pas, mais alors de quoi voulez-vous qu'on parle?), elle n'est sûrement pas la plus facile et transparente à conduire. En plus, elle est rapide! Mais si elle a bénéficié d'une restauration sérieuse, elle retrempe à neuf les sensations de conduite et chaque défaut devient un charme de plus.



ON LE SAIT MOINS, MAIS UN AUTRE RECORD AURA POUR THÉÂTRE MONTLHÉRY: 100 MPH (161 KM/H) DE MOYENNE, ARRÊTS NON DÉDUITS, PENDANT TOUTE UNE SEMAINE À TOURNER SUR L'ANNEAU! HISTOIRE DE DÉMONTRER SON ENDURANCE.

IL Y A XK ET XK... UNE 120 NE VOUS



SANS TOITS NI LOIS!

POUR FÊTER DIGNEMENT LA SORTIE DU DÉCONFINEMENT ET GOÛTER À NOUVEAU AUX JOIES DU CIRCUIT, LES ESSAYEURS DE SPORT AUTO CLASSIQUES ONT CHOISI DE PRENDRE LE VOLANT DE TROIS MAGNIFIQUES ROADSTERS DES ANNÉES 50 DONT LE SEUL POINT COMMUN EST LEUR NATIONALITÉ ANGLAISE. SI LES CRAQUANTES AC BRISTOL, AUSTIN-HEALEY 3000 ET JAGUAR XK120, PILOTÉES PAR JÉRÔME, VINCENT ET ROBERT SUR LES PISTES DE MONTLHÉRY, RÉVÈLENT DES PERSONNALITÉS TRÈS DIFFÉRENTES, TOUTES PROCURENT UN PLAISIR DE CONDUITE MAXIMAL.



Sommaire

ESSAI AC BRISTOL	pp. 54-62
ESSAI AUSTIN-HEALEY 3000	pp. 64-73
ESSAI JAGUAR XK120	pp. 74-82
GUIDE D'ACHAT	
<i>Cotes & fiabilité</i>	pp. 84-89
AVIS DE PROPRIOS	pp. 90-91

Merci à l'autodrome de Linas-Montlhéry pour nous avoir ouvert ses portes.

AC BRISTOL, AUSTIN HEALEY 3000, JAGUAR XK 120

COTES & FIABILITÉ



Ces anglaises sont belles à n'en plus pouvoir. Elles sont aussi les chouchous des amateurs depuis des années. Logique. Mais leurs cotes s'en ressentent: elles sont hautes. Heureusement, en contrepartie, les beaux exemplaires ne manquent pas.

PAR JEAN-RÉMY MACCHIA

Depuis 30 ans, les restaurations abondent sur ces anglaises de charme aux galbes aguicheurs et aux sonorités envoûtantes. Leur image a toujours été celle de modèles désirables, ce qui a évité le pire à bon nombre d'entre elles. Résultat: par rapport à leur production de l'époque, le nombre d'unités encore en circulation est élevé. Et les mises en état ont souvent été entreprises avec un vrai souci du détail. Le nombre de ces voitures dans leur jus est en revanche devenu largement minoritaire. Il faudra vous assurer de la qualité de remise en état: à la fois sur la conformité par rapport à la « sortie usine »; et sur le sérieux des travaux réalisés. Sans oublier que certaines restaurations commencent à dater: celles qui remontent aux années 90 ne donnent plus forcément des voitures de toute première fraîcheur. Comme toujours, les exemplaires en état concours – ils sont nombreux – se revendent au prix fort. Mais un prix élevé n'est pas forcément le gage d'une auto parfaite... ■



ANGLAIS



B. ASSET / MIRAGE AGENCY

Isabelle Colin cofondatrice de la société Cecil Cars

AC ACE BRISTOL 1958

« Chez Cecil Cars, on a une tendresse particulière pour les AC. Principalement pour cette Ace Bristol de 1958, car son histoire est limpide, comme trop rarement. Vendue neuve en France au Salon de Paris, elle n'a connu que très peu de propriétaires. Le deuxième d'entre eux l'a bichonnée pendant 50 ans, de 1966 à 2016! La peinture a eu le droit à un petit rafraîchissement il y a une quinzaine d'années, mais la sellerie, elle, est d'origine, avec une délicieuse patine. Matching numbers, l'ensemble mécanique est en pleine forme, signe d'un entretien scrupuleux et régulier. Un très bel exemplaire d'une auto rare et attachante. Si seulement on pouvait toutes les garder... »



B. ASSET / MIRAGE AGENCY

MERCI À CECIL CARS

Quand vous envisagez d'acheter un roadster anglais, vous êtes tout heureux de rencontrer « celui qui en a une » et qui peut vous épargner pas mal de tâtonnements et d'embêtements. Les gens de Cecil Cars en ont vu plusieurs centaines passer entre leurs mains. Est-ce que ce sont les meilleurs ? Impossible de le garantir. Mais pour avoir partagé leur vie durant une pleine journée a priori confinée, mais au grand air de Montlhéry, pour avoir conduit les trois autos réellement « prêtes à n'importe quel usage » qu'ils nous ont confiées, nous pouvons légitimement vous garantir le haut coefficient de passion qui les anime toujours. À nos yeux, expérience et passion, ça vaut tous les brevets.