

"PIC 120"

LE PICK-UP CACHÉ DE PAT LYONS

Tout a commencé avec une vieille enveloppe adressée à la revue *Motorsport* datant de juin 1952, et chinée au dernier *Classic Car Show* de Birmingham. A l'intérieur, quelques papiers un peu jaunis, une planche contact et divers tirages en noir et blanc plus ou moins bien conservés. Sur ces photos, un peu floues, on distingue un étrange pick-up sur base de roadster Jaguar XK 120. Qui a fabriqué cet improbable hybride ?



Ces quelques photos volées, sans doute prises chez John Tojeiro, sont aujourd'hui la seule trace que nous ayons de "PIC 120".

Parmi les papiers, une lettre de William Bill Boddy datée du 1^{er} juillet 1952 attire notre attention. Le rédacteur en chef de la célèbre revue anglaise *Motorsport* en est le signataire. Le courrier de "Bill" Boddy se veut sans appel : "Cher Monsieur, je vous remercie de votre envoi. L'intérêt de celui-ci est certain, mais nous avons comme politique au sein de notre maison de ne pas pratiquer l'espionnage industriel pour révéler avant l'heure les projets des constructeurs automobiles. De plus, vos photos risquent

d'écorner l'image de la marque Jaguar, déjà tourmentée par son récent échec aux 24 Heures du Mans*. C'est pourquoi je vous retourne vos clichés que je me refuse à publier. Meilleures salutations. William Boddy". Le ton est sec et tout porte à croire que le magazine a tenu sa promesse de ne pas publier les images que vous pouvez découvrir aujourd'hui dans ces pages. Par esprit de solidarité avec Jaguar ? Il faut dire qu'après la première victoire de la Type C aux 24 Heures

du Mans, en 1951, on pouvait attendre le meilleur pour l'édition suivante. Mais en 1952, les lauriers sont allés à Mercedes-Benz, et l'honneur national britannique en sera durablement affecté. A l'examen des images réalisées à l'époque par cet amateur, on constate que toute la partie avant provient d'un roadster XK120 de série sur lequel (voir photos de profil), on a monté alternativement des roues à rayons et des roues pleines pour juger de l'effet esthétique.



Autre dérivé inspiré par les Jaguar XK, ce break sur base 150 est signé Douglas Wilson-Spratt à qui l'on doit de nombreuses conversions sur base Austin-Healey Sprite (WSM). La voiture est restaurée et séjourne toujours en Angleterre.

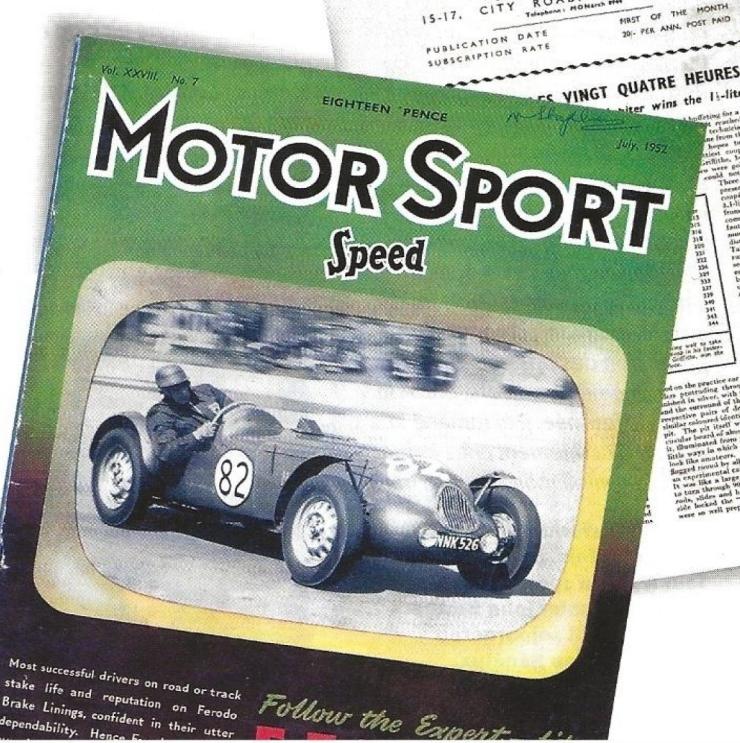
La carrosserie semble de même longueur que celle du modèle de production, d'après la retombée des ailes arrière, mais toute la partie postérieure a été transformée en pick-up, une benne de taille réduite ayant été dessinée juste derrière l'habitacle du roadster. Ce dessin singulier n'est pas sans évoquer celui de l'étrange break réalisé par Douglas Wilson-Spratt en 1959, sur une base de coupé XK150, pour son client Douglas Hull qui souhaitait pouvoir courir le week-end et

disposer de quatre places assises dans la semaine. Le traitement de la partie arrière de ce "proto" XK120, semble également préfigurer le break réalisé à un exemplaire sur une base de MK2 que l'on découvrira lors du Tour Auto 1962 et qui servait d'assistance aux voitures de Jupp/Baillie et Lego/Sears. Ce break peint en vert anglais, réalisé par les ateliers de carrosserie de John Brothers de Londres en 1962, sera utilisé pendant un an pour assurer l'assistance en course. Il sera revendu en 1968 au préparateur John Coombs et referra surface en 1977 (voir la reproduction de la petite annonce parue dans *Classic Cars*) pour être aussitôt acheté par un collectionneur hollandais qui l'aurait restauré depuis.

ENQUÊTE DE VÉRITÉ

L'auteur de ces clichés "volés" ayant depuis bien longtemps disparu (en tout cas, il n'habite

plus à l'adresse indiquée au dos des photos), nous avons contacté Norman Dewis, l'essayeur officiel de Jaguar pour savoir s'il se souvenait de cette singulière création. Sourire aux lèvres, il nous a confirmé son authenticité : "Je me souviens qu'en 1955, lorsque je suis rentré dans l'entreprise, j'avais aperçu ce pick-up dissimulé sous une bâche dans l'atelier où l'on développait les prototypes. Comme je souhaitais l'utiliser (il aurait été bien pratique pour me suivre lors des essais de mise au point), j'ai demandé à Sir Lyons à quoi il était destiné. Il m'a répondu qu'il s'agissait d'un projet initié en 1952, par sa propre fille Pat, mais la « chose » avait été réalisée dans le plus grand secret, William Heynes, alors responsable des nouveaux produits n'ayant pas été mis au courant. Lyons ne voulait surtout pas →



C'est dans ce numéro de *Motorsport*, daté de juillet 1952 et qui fait la part belle à l'échec de Jaguar aux 24 Heures du Mans, que les photos auraient pu paraître.

SCOOP !

que l'on puisse imaginer qu'il dépensait sans compter les ressources de l'entreprise. Sir Lyons était tout à la fois, économie et très attaché à son image de gestionnaire inflexible. Pas question, donc, d'avouer cette « faute » à Bill Heynes, en fait un moment de faiblesse, le patron ayant cédé aux demandes pressantes de sa fille qui rêvait de se faire construire une XK120 « personnalisée ». Curieux par nature, Norman ne résistera pas au plaisir de s'installer derrière le volant de ce curieux hybride durant ses heures perdues : « Comme je travaillais souvent le samedi et le dimanche, pour profiter d'un trafic moindre sur les routes, je pouvais aller et venir à ma guise dans l'entreprise les jours de fermeture. Un week-end, j'ai

dossier que j'ai rangé dans un tiroir en attendant... » Mais à Brown's lane, tout finit toujours par se savoir et Norman Dewis est convoqué par le patron en personne le vendredi suivant, en fin de journée.

CONVOCATION

« Nous étions au début de l'année 1956, et « le vieux » (ainsi surnommait-on Lyons chez Jaguar) m'a fait poireauter une heure. Quand il m'a finalement fait entrer dans son bureau, il m'a regardé droit dans les yeux avant de me demander : « Dewis, j'ai cru comprendre que vous vous occupez d'un pick-up à vos heures perdues ? ». Je me sentais coincé et j'ai dû avouer mon escapade au MIRA. Il a ajouté aussitôt : « Oubliez tout ceci et concentrez-vous plutôt

que l'on retrouve en 1956, avant de la perdre de vue. C'est Pat Quinn (née Lyons), la fille du fondateur de Jaguar qui nous donnera finalement la clef de ce mystère lors d'une conversation téléphonique, confirmant ainsi les propos de Norman Dewis : « Après notre victoire dans la Coupe des Alpes 1951, je m'étais plaint du manque de place dans notre roadster 120 (à savoir « NUB 120 ») que je partageais avec Ian Appleyard. J'étais coincée entre les pièces de rechange qu'on emportait en rallye et qui devaient être rangées dans un ordre précis pour pouvoir tenir à l'intérieur, devant et derrière les sièges. Et c'était dangereux, car une boîte de bougies risquait toujours de glisser dans un virage pour aller se coincer sous une pédale ! C'est pour cette raison qu'en

HISTOIRE SANS FIN

« Lorsque mon père a eu vent de

la prévision de l'édition 1952 de la Coupe des Alpes, j'avais averti mon père qu'il était plus que souhaitable d'envisager autre chose. Mais mon père ne m'a pas vraiment écoutée, car il avait d'autres préoccupations à l'époque (notamment la chaîne des XK120 qui ne répondait pas à la forte demande venue des Etats-Unis). Ian et moi nous sommes alors rapprochés de

qu'il devait travailler pour un magazine automobile, qui présenterait sans doute la chose comme un nouveau modèle. Nous étions alors à la fin du mois de juin et Jaguar venait d'échouer aux 24 Heures du Mans. Mon père estimait donc qu'on n'avait pas besoin d'y ajouter cette histoire ridicule de pick-up 120 qu'il n'aurait de toute façon jamais accepté de produire en série. Il était hors de question que l'affaire s'ébruite et il nous a donc demandé de tout arrêter et de nous contenter de notre bonne vieille NUB 120 pour la future Coupe des Alpes. Je crois qu'il avait été informé de l'affaire par le rédacteur en chef de Motorsport à qui l'on avait proposé les images et qui les avait refusées. Nous nous sommes alors concentrés sur la préparation de la Coupe des Alpes et nous avons inscrit notre fidèle NUB 120 qui nous a fait à nouveau gagner l'épreuve. Reste que le projet et resté « en l'état », stocké quelque part dans un coin de l'usine (Tojeiro s'en était volontiers débarrassé), et ce n'est qu'au milieu de l'année 1954, une fois que j'ai arrêté la compétition, que j'ai pu soustraire la voiture à la garde de mon père et la confier au carrossier John Brothers de Londres qui l'a terminée. Mais là encore, l'affaire s'est ébruite et mon père a voulu réquisitionner la voiture pour la faire disparaître. Elle est restée quelque temps immobilisée dans un atelier (c'est là que Norman Dewis l'a découverte en 1955), et je me suis débrouillée pour qu'elle se fasse oublier, car

La carrosserie est posée sur des cales de bois, comme le faisait souvent Sir Lyons lui-même. A noter l'essai effectué avec une roue pleine et une roue à rayons. L'histoire ne sait pas ce qu'il est advenu du photographe après ce reportage. On ignore aussi où se trouve « PIC 120 » aujourd'hui.



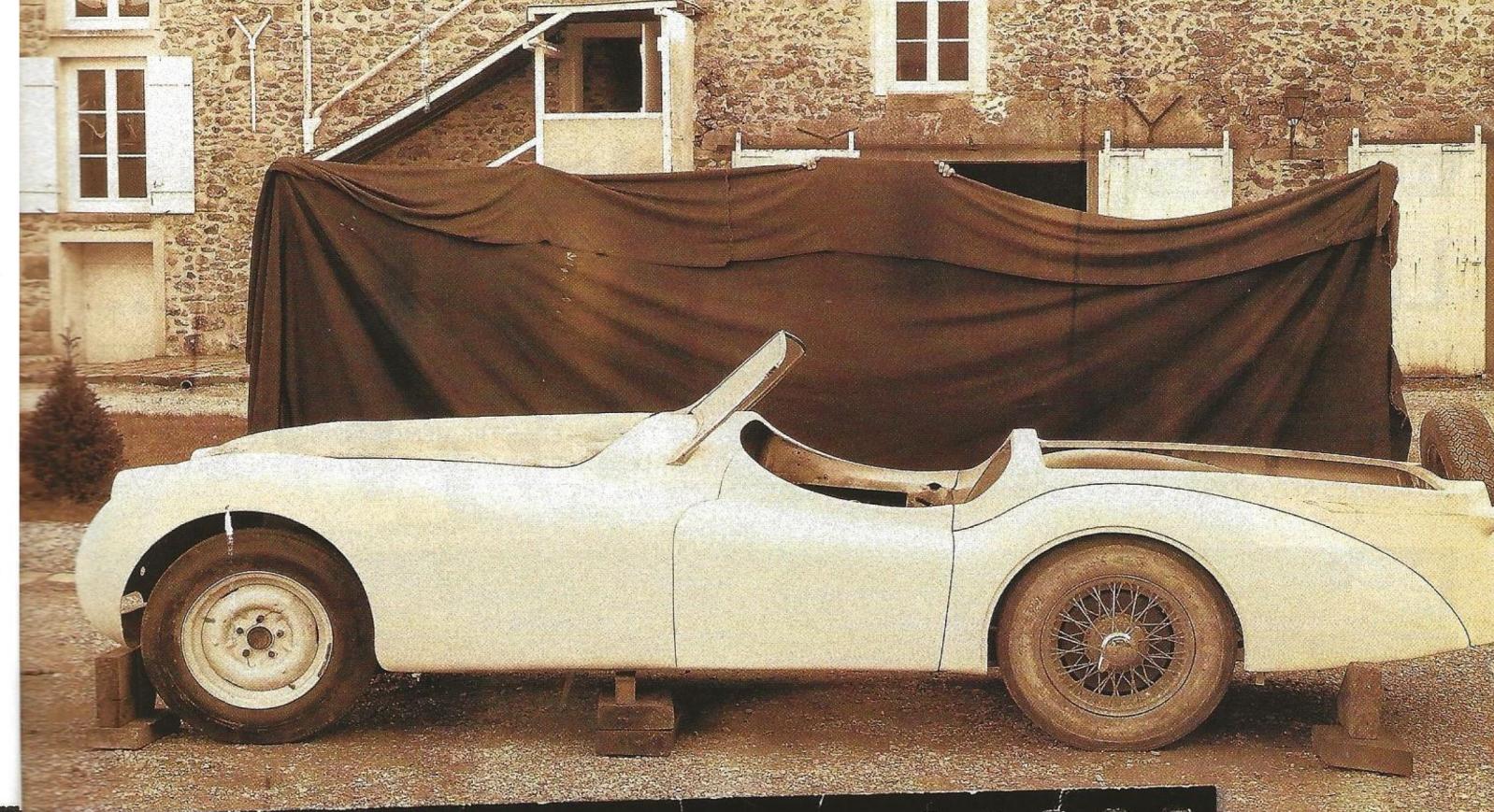
donc monté le pick-up dans un camion bâché sans prévenir qui que ce soit, et je me suis rendu au circuit d'essai du MIRA (la piste du Motor Industry Research Association, équivalent de l'UTAC en France, NDLR). J'ai pu tourner une heure environ et j'ai commencé à lister les défauts constatés au volant : manque de stabilité à plus de 100 miles à l'heure, sensibilité au vent latéral, train arrière sautillant, manque de protection des passagers, soucis aérodynamiques divers, etc. A la fin de la journée, j'ai ramené la voiture discrètement chez Jaguar et j'ai terminé mon rapport, un

sur les freins à disques que nous développons en ce moment qui que ce soit, et je me suis rendu au circuit d'essai du MIRA (la piste du Motor Industry Research Association, équivalent de l'UTAC en France, NDLR). J'ai pu tourner une heure environ et j'ai commencé à lister les défauts constatés au volant : manque de stabilité à plus de 100 miles à l'heure, sensibilité au vent latéral, train arrière sautillant, manque de protection des passagers, soucis aérodynamiques divers, etc. A la fin de la journée, j'ai ramené la voiture discrètement chez Jaguar et j'ai terminé mon rapport, un

prévision de l'édition 1952 de la Coupe des Alpes, j'avais averti mon père qu'il était plus que souhaitable d'envisager autre chose. Mais mon père ne m'a pas vraiment écoutée, car il avait d'autres préoccupations à l'époque (notamment la chaîne des XK120 qui ne répondait pas à la forte demande venue des Etats-Unis). Ian et moi nous sommes alors rapprochés de



Autre transformation, sur base MK2 cette fois, ce break vu au Tour Auto en 1962 a été réalisé par le carrossier John Brothers de Londres. Il séjournerait de nos jours au Bénélux.



* On attribue souvent l'échec de Jaguar aux 24 Heures du Mans 1952 à Stirling Moss. Ce serait lui qui aurait suggéré que l'on affine le nez des Type C engagées cette année-là dans la Sarthe au profit de la vitesse de pointe. En définitive, les trois voitures engagées par l'usine seront toutes victimes de surchauffe.

TEXTE : WILLY CAT

PHOTOS : BOB WESTON

ARCHIVES : DR