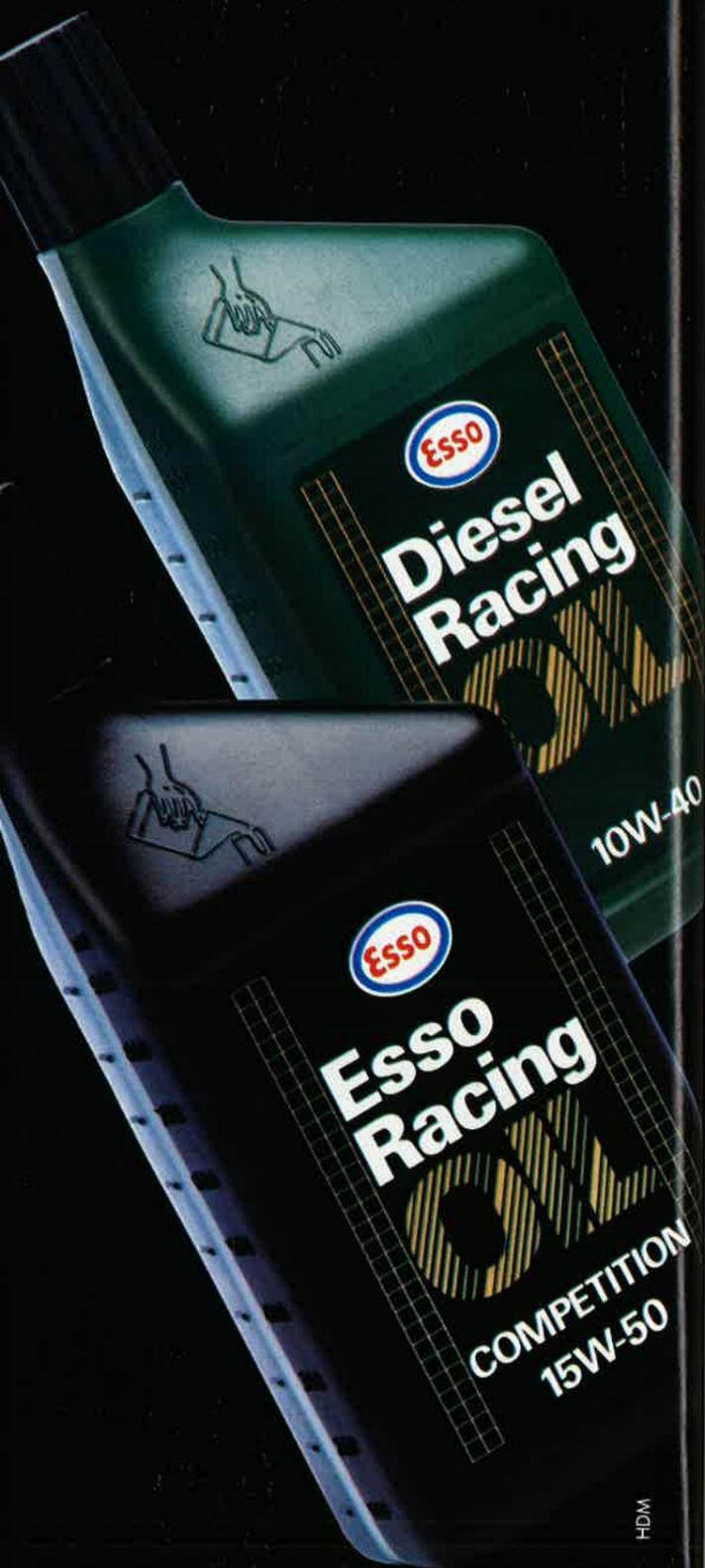


RAPPELLE
T IMPORTANT



HDM

EXISTENT EN BIDON DE 1 LITRE, 2 LITRES, 5 LITRES.

L'HUILE ABSOLUE

Jaguar XK 120

Un Spitfire à roulettes



Photos: Xavier de MOMBEL

143

Elle était dessinée à la manière d'un avion de combat... et faisait preuve de la même instabilité.

Au début des années 50, le panorama de la puissante voiture de sport s'inventoriait sans difficultés. En Allemagne, c'était le début de la renaissance : Mercedes commençait à rêver de la 300 SL, Porsche balbutiait et BMW était en ruines. En Italie, Ferrari était dans l'enfance, Maserati ne pensait guère que monoplace et Alfa concentrait ses efforts sur la 1 900. Enfin, en France, Delahaye s'activait vainement autour d'une 235 qui ne devait jamais être au point et Talbot voulait adjoindre à sa belle grosse Lago Record

une Lago Baby qui allait saigner sans succès les maigres finances de la firme de Suresnes. Quant à Bugatti et à Delage, ils étaient déjà morts...

On comprendra dans ces conditions que l'idée qu'un jeune essayeur comme moi pouvait se faire de la puissante voiture de sport était plutôt fragmentaire et théorique. Alors, lorsque je me retrouvai pour la première fois au volant d'une Jaguar XK 120, ce fut réellement l'ébahissement !... En fait, je pense même qu'aucune voiture moderne à venir ne pourrait aujourd'hui me

*Le plus remuant
des museaux*



Provocant dans le contraste de ses formes, le coupé offrait un volume utilisable des plus réduits.

procurer la même sensation de rupture avec un monde et de plongée dans quelque chose de parfaitement différent... Pour autant, cela ne veut pas dire que je me sentis transporté au Paradis. Parmi les impressions qui se bousculaient dans mon esprit perturbé, il y en avait même pour tous les goûts. Du meilleur et du pire car, malgré tout, si je n'avais jamais conduit autre chose dans le genre qu'une Talbot Lago Record 4,5 litres, 160 ch, je connaissais des voitures plus modestes mais dotées d'une bonne tenue de route, capables de virer vite et de freiner correctement.

Je pouvais donc établir quelques comparaisons, ce qui ne contribuait d'ailleurs pas peu à me brouiller l'esprit. D'abord, la silhouette de la XK 120 était magnifique, même si elle n'avait pas été dessinée en Italie. L'interminable capot encadré par ses deux longues ailes étirées jusqu'à un cockpit repoussé jusqu'à l'arrière, à la manière d'un Spitfire, composait une silhouette magique, qui serait gâtée plus tard par les ridicules adjonctions chromées de la 140 puis de la 150.

144

Sous ce capot, s'allongeait un beau 6 cylindres 3 442 cm³, orné de ses deux arbres à cames en tête et de sa batterie de carburateurs SU dont les cloches énigmatiques symbolisaient toute l'originalité insulaire. Ce moteur, il avait tout : de la puissance – 160 ch à 4 000 tr/mn –, un couple incomparable et, pourquoi le nier, les grondements sourds qu'il exhalait à la

moindre pression sur l'accélérateur faisaient passer un frisson dans le dos. Imaginez en quelque sorte que l'on confie aujourd'hui une 928 GT à un propriétaire de Lada et vous comprendrez. Pourtant, une fois dissipé – partiellement – le grand émoi du premier démarrage, je ne tardai pas à me poser des questions. En premier lieu, la boîte de vitesses n'était vraiment pas aimable. Première non synchro aux craquements redoutables et, plus haut, des verrouillages têtus qui ralentissaient toute tentative de passer en voltige, tout cela avec une pédale d'embrayage à la course interminable...

Calandre, projecteurs, toute la signature Jaguar de l'époque.



JAGUAR XK-120

- **Moteur :** Puissance fiscale 20 CV. Cylindrée 3 442 cm³. 6 cylindres en ligne 83 x 106. Deux carburateurs horizontaux. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 77 litres. Soupapes en tête inclinées. Deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne. Rapport volumétrique 7. Puissance maximale 162 ch à 5 200 tr/mn. Couple maximal 27 mkg à 2 500 tr/mn.
- **Transmission :** Propulsion arrière. Boîte de vitesses à quatre rapports. Levier de commande central au plancher.
- **Châssis, suspension :** Châssis avec longerons à caissons entrecroisés en X. Suspension avant à roues indépendantes avec levier triangulaire en trapèze et ressorts à barres de torsion longitudinaux. Suspension arrière à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques. Amortisseurs hydrauliques télescopiques à l'avant. Amortisseurs hydrauliques à piston à l'arrière.
- **Freins :** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction :** A circuit de billes.
- **Pneumatiques :** 6.00 x 16.
- **Carrosserie :** Poids à sec 1 245 kg.
- **Caractéristiques de performances :** Cylindrée à la tonne 3 617 cm³. Puissance au litre 45 ch. Rapport poids/puissance 7,6 kg/ch.

LA COTE DE L'EXPERT

120 pour 120 miles soit... pas loin de 200 km/h ! Tel était la signification du nombre suivant la dénomination de ce roadster Jaguar ultra-sportif. Dans les années 50, la XK 120 était la voiture de sport par excellence. Dure et rude. Très très prisée aujourd'hui, elle se retrouve victime de son succès. L'importation massive de Jaguar XK 120 des Etats-Unis fait que les cours stagnent. Au mieux. La cote de Christian Huet : 200 000 à 250 000 F. Tendance à la stabilité.

Cela étant, la sensation d'accélération était prodigieuse. Assise sur ses fesses comme un hors-bord, la voiture paraissait vraiment décidée à décoller et, à mesure de l'ascension de l'aiguille du compteur, le grand volant noir planté très verticalement commençait à vibrer entre les doigts. Bien entendu, j'avais lu Clostermann et je me souvenais de la description de son premier décollage aux commandes d'un Tempest. Moi, ce n'était pas une hélice qui m'entraînait hors du runway mais ce capot inquiétant qui, à partir de 160 compteur, commençait à entamer un étonnant mouvement de lacet qui, se répercutant dans le volant, entraînait insidieusement la voiture d'un bord à l'autre de la route... Il me fallut du temps pour oser amener la XK jusqu'à sa vitesse de pointe, c'est-à-dire un 170 vrai. Ce lacet, il était inévitable mais il ne fallait pas chercher à le contrecarrer totalement, sous peine de l'amplifier. La recette était aisée, l'art plus difficile mais, en définitive, on ne pouvait certes pas parler d'une bonne tenue de route, d'autant qu'en virage, la voiture s'écrasait sur sa roue avant extérieure – à la manière d'une

La planche avant bord avait manifestement été conçue de façon à résister à l'échec en intempérie.



Le six cylindres double arbre demeura longtemps l'un des symboles majeurs du moteur sportif.

Austin-Healey dire –, ce qui certains des Je fus égale Ils étaient n'ensuite, ils tellement de craindre. Un droite, toute passaient d'accidentées peu vive et aux approch pouvait tout qu'une absé ralentissem L'un de mes conducteur, garde à l'ord étape d'un m'étais eng heureux pr moteur C de



Provocant dans le contraste de ses formes, le coupé offrait un volume utilisable des plus réduits.

JAGUAR XK-120

- **Moteur:** Puissance fiscale 20 CV. Cylindrée 3 442 cm³. 6 cylindres en ligne 83 x 106. Deux carburateurs horizontaux. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 77 litres. Soupapes en tête inclinées. Deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne. Rapport volumétrique 7. Puissance maximale 162 ch à 5 200 tr/mn. Couple maximal 27 mkg à 2 500 tr/mn.
- **Transmission:** Propulsion arrière. Boîte de vitesses à quatre rapports. Levier de commande central au plancher.
- **Châssis, suspension:** Châssis avec longerons à caissons entretoisés en X. Suspension avant à roues indépendantes avec levier triangulaire en trapèze et ressorts à barres de torsion longitudinaux. Suspension arrière à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques. Amortisseurs hydrauliques télescopiques à l'avant. Amortisseurs hydrauliques à piston à l'arrière.
- **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction:** A circuit de billes.
- **Pneumatiques:** 6,00 x 16.
- **Carrosserie:** Poids à sec 1 245 kg.
- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 3 617 cm³. Puissance au litre 45 ch. Rapport poids/puissance 7,6 kg/ch.

Cela étant, la sensation d'accélération était prodigieuse. Assise sur ses fesses comme un hors-bord, la voiture paraissait vraiment décidée à décoller et, à mesure de l'ascension de l'aiguille du compteur, le grand volant noir planté très verticalement commençait à vibrer entre les doigts. Bien entendu, j'avais lu Clostermann et je me souvenais de la description de son premier décollage aux commandes d'un Tempest. Moi, ce n'était pas une hélice qui m'entraînait hors du runway mais ce capot inquiétant qui, à partir de 160 compteur, commençait à entamer un étonnant mouvement de lacet qui, se répercutant dans le volant, entraînait insidieusement la voiture d'un bord à l'autre de la route... Il me fallut du temps pour oser amener la XK jusqu'à sa vitesse de pointe, c'est-à-dire un 170 vrai. Ce lacet, il était inévitable mais il ne fallait pas chercher à le contrecarrer totalement, sous peine de l'amplifier. La recette était aisée, l'art plus difficile mais, en définitive, on ne pouvait certes pas parler d'une bonne tenue de route, d'autant qu'en virage, la voiture s'écrasait sur sa roue avant extérieure – à la manière d'une



Le six cylindres double arbre demeura longtemps l'un des symboles majeurs du moteur sportif.

La planche de bord avait été manifestement conçue de façon à résister le cas échéant aux intempéries.



Austin-Healey si vous voyez ce que je veux dire –, ce qui n'était pas sans introduire certains désordres dans la conduite... Je fus également bien surpris par les freins. Ils étaient normaux jusqu'à 120/130 puis, ensuite, ils s'effondraient d'une manière tellement désordonnée que tout était à craindre. Un coup à gauche, un coup à droite, toutes les figures de voltige y passaient dès que l'on adoptait sur routes accidentées une cadence de conduite un peu vive et un seul coup de frein énergique aux approches de la vitesse de pointe pouvait tout autant entraîner un écart fatal... qu'une absence quasi totale de ralentissement! L'un de mes meilleurs souvenirs de conducteur, du genre de ceux que l'on garde à l'ordinaire pour soi, réside dans une étape d'un Lyon-Charbonnières où je m'étais engagé en compagnie d'un ami, heureux propriétaire d'un coupé XK 120 à moteur C des 24 Heures du Mans. L'engin

frôlait les 200 chrono et nous le lançâmes en pleine nuit sous la pluie dans une étape Florac-Sainte-Cécile-d'Endorges. La route glissait, les pneus aussi, la voiture encore plus, les freins ne freinaient pas et les essuie-glaces étaient inefficaces, presque autant que les phares Lucas. Nous fûmes une dizaine à passer dans les temps – à 60 de moyenne SVP – une brassée de 4 CV 1 063, deux Dyna, deux Jaguar, la fulgurante 203 de Paulo Guiraud (il était chez lui) et une étonnante BMW 328 rescapée de la guerre. Je me demande encore aujourd'hui comment j'ai réussi cette nuit là à conserver sur la route cet engin magnifique mais totalement raté au point de vue comportement routier. Pourtant, ces faiblesses n'empêchèrent pas la XK de gagner la Coupe des Alpes mais, pour avoir eu bien des années plus tard le plaisir de conduire la voiture de Ian Appleyard, je puis attester que son comportement n'avait rien de commun avec la voiture de série!

