



Quelques traits de crayon rapides...

Certaines autos naissent après une gestation longue et difficile, d'autres jaillissent d'un trait de... génie. Née dans l'immédiate après guerre, la Jaguar XK 120 appartient à la seconde catégorie. Elle allait pourtant marquer un tournant dans l'histoire du constructeur britannique.

Lorsque le second conflit mondial prend fin, les pays industrialisés se réveillent douloureusement. L'outil de production a été détruit par les bombardements, ou reconverti dans la production d'armement comme c'est le cas pour l'usine Jaguar.

A Coventry, sir William Lyons s'attelle à redémarrer sa production automobile. Dès l'avant-guerre, l'étude d'une motorisation maison avait été lancée, afin de s'affranchir de la dépendance avec les grands constructeurs. Et l'année 1948 va voir la naissance d'un superbe 6 cylindres en ligne, baptisé XK, et dont les caractéristiques vont lui permettre de motoriser les Jaguar jusqu'en... 1994 !

Le moteur a une cylindrée généreuse de 3,4 litres car il est destiné à propulser la future berline Jaguar Mk V. Il possède en outre une culasse en aluminium à double arbre à cames en tête et à chambres de combustion hémisphériques, qui en font le propulseur rêvé pour n'importe quelle voiture de sport.

Dans un souci de relance de l'économie, le gouvernement anglais a mis en place des aides destinées aux entreprises privilégiant l'exportation vers les Etats-Unis. Dans le double but de bénéficier de ces aides et d'envahir le marché américain, sir William Lyons décide donc de fabriquer une berline luxueuse et rapide, Equipée du moteur XK, la Mk VII sera dotée d'une vitesse de pointe de 160 km/h.

L'auto est annoncée pour le salon de Londres 1948, mais de nombreux retards s'accumulent, et l'auto ne peut être présentée comme prévu. Soucieux d'occuper néanmoins le terrain, et de lancer son tout nouveau moteur, sir William Lyons décide d'offrir à ce

dernier un écrin sur mesure. En deux mois, les ateliers de Coventry vont fabriquer un prototype basé sur le châssis de la Mk V, raccourci et équipé d'une carrosserie en panneaux d'aluminium cloués sur une armature de frêne. La technique n'est guère d'actualité, mais s'avère suffisante pour un prototype de salon, et sa mise en œuvre est rapide.

Les carrossiers vont mettre 6 petites semaines à donner vie aux croquis du patron. Sir William Lyons a en effet couché sur le papier les lignes d'un superbe roadster, rapidement et en quelques coups de crayon selon lui. Rapidement certes, mais de façon très inspirée puisque le prototype va susciter l'enthousiasme spontané des visiteurs du salon.

Un succès inespéré pour une auto inattendue...

La Jaguar XK 120, baptisée ainsi du fait d'une vitesse de pointe de 120 miles par

avons Spitfire, mais aussi la majorité de la production britannique, à commencer par Rolls-Royce. Le tout pour un tarif très inférieur à ce que la concurrence propose dans ce créneau, à performances identiques.

Ces premiers clients seront des privilégiés. En effet, une vraie chaîne de fabrication et une technique de construction plus industrielle vont être mises en place, afin de raccourcir les délais de livraison et répondre à une demande qui ne faiblit pas, au contraire. Le bois et l'aluminium font donc place à l'acier à compter de 1950. Mais cette nouvelle carrosserie, certes moins noble que la précédente, est pourtant tout aussi légère.

L'année 1951 voit l'apparition au catalogue d'un coupé. Plus luxueux, il est doté de fenêtres ouvrantes « en dur », là où le roadster proposait de simples panneaux amovibles, certes plus poétiques mais nettement moins étanches. Le Fixed Head Coupé est suivi en



Photos : Franck Figuls

heure (un peu plus de 190 km/h), « fait le buzz ». Alors-même que personne ne s'y attendait, les commandes affluent, y compris depuis les USA. Le but initial est donc atteint !

Une production au compte-goutte est décidée afin de profiter de ce succès, et près de 200 roadsters en aluminium vont être livrés. L'auto est rapide et dotée d'une instrumentation très complète. L'intérieur est tendu de cuir Connolly, tout comme les sièges des

1953 du Drop Head Coupé, un cabriolet qui reprend le même équipement, et propose une capote plus élaborée que celle du roadster.

Succès en course

Vu ses performances, la Jaguar XK 120 connaîtra un vif succès en course, notamment sur le continent américain. Dès 1950, un service course très réduit assiste les clients sportifs désireux de courir.

AUTOMOBILE

L'usine va quant à elle engager 3 voitures aux 24 heures du Mans 1950. La tentative s'avère infructueuse, aussi est-il décidé d'étudier une version spécifique. Le châssis et les freins de la version de production ne sont en effet pas à la hauteur des performances du moteur. La XK 120 C voit le jour, et remporte la classique mancelle dès l'année suivante.

La Jaguar XK 120 aura marqué durablement l'histoire de l'automobile. Conçue dans l'urgence, elle reste aujourd'hui emblématique du style des roadsters britanniques de l'époque. Elle offrait les performances d'une vraie voiture de sport sous une robe à couper le souffle.

La cote en collection est aujourd'hui très importante, avec une préférence pour les premiers roadsters aluminium.

Franck Figuls

