

UNE JAGUAR XK140 DHC CONSERVE PENDANT 62 ANS

Le premier propriétaire de cette XK140 décapotable de 1956 acheta cette voiture alors que Sir Anthony Eden était encore premier ministre et la conserva pendant 62 ans.



Lorsqu'il en a pris livraison, il était encore Premier ministre et lorsqu'elle fut vendue en 2018 à son deuxième propriétaire douze gouvernements s'étaient succédé et Theresa May était à mi-mandat de ses trois années.

Mais après l'avoir vue de mes propres yeux, il est facile de comprendre pourquoi ils ont gardé cette voiture si longtemps.

Élégante et gracieuse, tout en offrant toute la performance pour laquelle la gamme XK était célèbre, j'imagine qu'au moment où il l'a commandée au milieu des années cinquante, c'était sa voiture ultime.

Avec le roadster et le coupé, le cabriolet faisait partie de la famille XK140 dès ses débuts, présentée au Salon de l'Automobile d'Earls Court en octobre 1954. Tout comme la version originale XK120, le XK140 DHC offrait tout le luxe du FHC – y compris le placage en noyer sur le tableau de bord, les cadres de porte avec fenêtres à manivelle et une capote plus protectrice – tout en conservant les sensations de conduite cheveux au vent du roadster plus basique.



Cet exemplaire – numéro de châssis 807342DN – a été construit à la fin de 1955 et livré au domicile du premier propriétaire dans le Devon via Henlys de Londres au début de l'année suivante. Ce fut le début d'une longue mais apparemment frustrante relation.

Repeinte en bleu à un moment donné au cours des 16 années suivantes, en septembre 1972, il décida de la faire repeindre en bordeaux, sa couleur d'origine, prenant neuf mois pour la remettre à nu. En octobre suivant, la carrosserie fut séparée du châssis et confiée à un garage local où elle subit une dépose complète de la mécanique. Le châssis fut également sablé et repeint, tandis que le moteur et la boîte de vitesses furent enlevés et restaurés.

Que ce soit par manque d'argent, de temps ou les deux, la mise en peinture prit 17 ans, la dernière couche de bordeaux n'étant appliquée qu'en 1989, lorsque le moteur fut de nouveau retiré pour une nouvelle vérification.

Après qu'il eut reçu la carrosserie restaurée et le châssis en marche en octobre 1989 pour commencer la reconstruction, l'intérieur fut envoyé chez un tapissier où, en six semaines, le cuir d'origine fut remplacé, ainsi que la capote.



La voiture ne fut terminée que le 18 mai 1991, soit près de 19 ans après le début de la restauration. À sa grande satisfaction la Jaguar remporta rapidement le prix de la Meilleure Voiture de Sport lors d'un salon de voitures classiques local.

Il conserva la XK140 pendant encore 27 ans, ne la vendant qu'en 2018 à un autre passionné de Jaguar qui cherchait quelque chose de plus confortable pour les voyages que son XK120 OTS. Mis à part les freins à disque montés par des spécialistes de la marque, M&C Wilkinson dans le Yorkshire, cette voiture, ayant eu seulement deux propriétaires, n'a jamais bénéficié de modification importante.

A titre d'exemple, alors que la plupart des XK sont désormais équipées de jantes à rayons, celle-ci possède encore ses jantes en acier d'origine, équipées d'enjoliveurs chromés conservant ainsi les spats arrière.

Bien que beaucoup lui préfèrent les roues à rayons, cela contribue aux lignes élégantes de la voiture et, à mes yeux, lui donnent une allure similaire à celle du MkVII, surtout dans cette teinte bordeaux.

Le soleil brille sur l'Angleterre. Il est donc temps de baisser la capote et prendre le volant de cette beauté pour une promenade. Bien que Jaguar ait avancé le moteur du XK140 de trois pouces dans le cadre pour créer plus d'espace intérieur, en raison de la position et de la taille du volant, il faut encore un peu de tact pour s'installer derrière. Et puis, en raison de la proximité des pédales, j'aurais dû porter mes ballerines plutôt que mes grosses bottes de marche encombrantes, car je crains qu'en appuyant sur la pédale de frein, je n'actionne la pédale d'embrayage, et vice versa. Pourtant, une fois à l'intérieur, c'est confortable, la finition en bois épais du tableau de bord et les entourages de vitres chromés donnant une sensation de luxe plus prononcée que l'intérieur dépouillé du XK140 décapotable que j'avais conduit auparavant.

En accélérant davantage, je suis immédiatement récompensé par le rugissement caractéristique du double arbre à cames en tête.



Le bloc XK de 3442 cm³ démarre instantanément dès que j'appuie sur le bouton de démarrage, et après avoir enclenché la première et relâché l'embrayage, je pars dans la magnifique campagne du South Yorkshire.

Jaguar a doté la XK140 du même moteur que la XK120 SE avec des arbres à cames plus performants, un damper de vilebrequin spécial et un rapport de compression de 8.1.

Avec 190 ch, la performance est bien présente avec un excellent couple. Le six cylindres en ligne demandant peu d'incitation pour délivrer sa puissance. Le badge du coffre célébrant les deux victoires de Jaguar aux 24 Heures du Mans en 1951 et 1953 est un rappel discret de ce dont le moteur XK est capable.

En accélérant davantage, je suis immédiatement récompensé par le rugissement caractéristique du double arbre à cames en tête, qui, avec la vue sur ce long capot, rend la conduite de ces voitures si plaisante. De plus, grâce aux fenêtres latérales du DHC, il y a beaucoup moins de vent dans l'habitacle que dans le OTS plus exposé, ce qui permet encore de converser sans crier.

La voiture est toujours équipée de la boîte à quatre vitesses Moss d'origine, et malgré sa réputation, j'ai appris à changer de rapport sans grincement ou craquement, simplement en prenant mon temps. La XK140 fut aussi la première Jaguar à proposer en option un overdrive Laycock-de-Normanville. Option qui équipe cette voiture. Souvent décrite comme une cinquième vitesse, en actionnant l'interrupteur à droite du tableau de bord, les régimes diminuent un peu, ce qui rend le moteur plus fluide et le bruit plus discret.



Une autre amélioration apportée à la XK140 fut l'adoption de la direction à crémaillère et pignon. Plus précise que l'ancien système à recirculation de billes Burman de la XK120, elle n'a pas le flou caractéristique du modèle précédent, ce qui me permet de négocier les virages avec précision, tandis que les freins à disque offrent plus de mordant que les freins à tambour d'origine.

Malgré son pedigree de course évident, la conduite sportive n'est pas la principale vocation de la XK140 cabriolet. Elle est faite pour rouler en douceur à travers de magnifiques paysages un jour ensoleillé.

Et, en tant qu'exemple parfaitement conservé, cette voiture le fait à la perfection.

Cela explique sans aucun doute pourquoi le premier propriétaire l'a gardée durant tant de mandats de premiers ministres !

Paul Walton pour

