

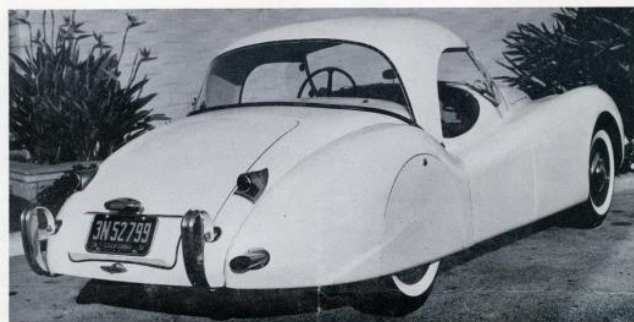
HARD TOP

Pour protéger l'habitacle de nos XK ouvertes, de solutions existent. Soit la capote souple, soit le hard-top, dont voici une rétrospective signée de notre membre Francis Thibaud.



Au cours de la restauration de la voiture, je suis tombé tout à fait par hasard sur une annonce en Allemagne pour un hard-top en fibre de verre. Je suis allé tout de suite le chercher. Dans son jus d'origine, il a bien sûr nécessité une remise en état complète. Il fait partie des accessoires optionnels qui étaient proposés à l'époque aux États-Unis par de multiples artisans spécialistes de la fibre de verre. Grâce à des publicités d'époque, et des sites comme Forgotten Fiberglass, j'ai fini par penser qu'il s'agit de la marque PLASTICON.

L'esthétique de ces hard-tops proposés à l'époque n'était pas toujours très réussie (exemple Glasspar).



Glasspar
Detachable FIBERGLASS Top
... for ...
XK 120 JAGUAR

*From The Library Of
John H. Bond*



On peut dire que le PLASTICON donne une silhouette à la fois originale et harmonieuse à la 120, beaucoup plus fine que celle de la capote fermée.

À ma connaissance, ce modèle de hard-top a existé en au moins deux variantes :

- avec une lunette arrière rectangulaire, comme celle du roadster 120 vendu par ARTCURIAL en février 2016 :



- et avec une lunette arrière allongée, comme le mien :



LES FIXATIONS

J'ai conservé les crochets de fixation arrière, j'ai simplement fait des renforts latéraux dans la caisse, recouverts par le panneau de garnissage, dans lequel les crochets viennent s'ancrer à travers le garnissage.

En revanche, j'ai abandonné les fixations avant, de simples pinces venant s'accrocher sur l'entourage chromé du pare-brise, qui paraissaient un peu symboliques.

Je les ai remplacées par des crochets de capote d'origine XK120, disponibles en neuf, qui utilisent les points de fixation de la capote sur les montants et au milieu du pare-brise.

Pour cela j'ai fabriqué des pattes d'attaches largement ancrées dans le pourtour du hard-top et qui sont cachées par le garnissage intérieur.

Les pattes d'attache « maison » ancrées sur le pourtour du hard-top et sur lesquelles sont articulées les fixations de capote chromées.



Le pavillon est garni d'un tissu sur mousse collé sur toute la surface intérieure.



La recherche de joints caoutchouc fut compliquée, il a fallu éplucher les catalogues de multiples fournisseurs. Le montage un peu spécial de la lunette arrière a nécessité un profil de joint très particulier que je n'ai trouvé que dans les fournitures pour camping-



A L'USAGE :

Le hard-top permet de faire de la route rapide avec un certain confort.

La capote repliée derrière les sièges reste en place lorsque le hard-top est sur la voiture. Les side-screens s'adaptent comme avec la capote.

On peut même mettre le couvre-tonneau si nécessaire, à condition de défaire provisoirement les crochets arrière du hard-top.



Caveat Emptor : attention aux refabrications.

On peut trouver un hard-top d'origine, mais il faut de la chance. Ou accepter de restaurer entièrement un hardtop en épave.

Il existe des reproductions proposées par des artisans, mais l'expérience de certains incite à la prudence. Notre ami B. ayant fait livrer d'Angleterre une reproduction de hard-top de 120, s'est trouvé confronté à une fabrication qui ne s'adaptait pas du tout à la voiture, et à la désinvolture du fournisseur qui s'est révélé assez peu recommandable. Pour ma part j'ai trouvé un jour pour une autre voiture (Triumph TR5) un hard-top de belle facture plus élégant que le classique Surrey top mais qui, une fois présenté sur la voiture, ne s'adaptait pas du tout.

Dans ces cas-là, récupérer son argent devient la priorité. Idéalement, il faudrait pouvoir présenter l'objet sur la voiture avant l'achat.