

Quand un spécialiste des Hot rods s'intéresse à la XK120, il construit la Black cat !



Il arrive souvent que lorsque vous apercevez quelque chose qui vous intéresse énormément, vous arrêtez tout ce que vous faites ; que vous soyez en train de marcher, de parler ou même de mâcher, par exemple, juste pour vous concentrer sur cette chose particulière. C'est exactement le cas avec la dernière création de Rob Ida, la Black Cat. Je savais que je devais la voir et en apprendre davantage. Je suis le travail de Rob depuis des années et j'ai toujours été impressionné par son savoir-faire et son ingénierie habile. Son projet Tucker, étant un projet inhabituel, m'a captivé.



Au fond, je me considère comme un passionné de voitures. Mais comme tout amateur de voitures, j'aime simplement les voitures. Parmi mes préférées, on trouve la Jaguar XK120, la Jaguar E Type, la Maserati 200s, la Bentley Continental S1 (coupé), l'Alfa Romeo Balena et l'Auburn Speedster. Il se trouve que la dernière création de Rob est une Jaguar XK120. Une Jag avec une bulle n'est pas quelque chose que vous voyez habituellement. Plongeons dedans.

La XK120 a été présentée au Salon de l'automobile de Londres en 1948 sous forme de cabriolet à deux places et a été produite de 1949 à 1954. La carrosserie au style élégant était à l'origine construite en aluminium, mais comme la demande pour la voiture s'est révélée beaucoup plus élevée que prévu, elle a été reconfigurée en acier en 1950. Environ 200 voitures ont été construites avec la carrosserie en aluminium. Les modèles coupé à toit fixe et décapotable sont devenus disponibles en 1952 et 1953 respectivement. La XK120 utilisait une version raccourcie du châssis de la berline Jaguar Mark V, avec une suspension avant indépendante par barres de torsion.



La XK120 était destinée à être un modèle de production limitée qui servirait de vitrine pour le nouveau moteur XK, avant que ce moteur ne soit mis en production à grande échelle pour le modèle de berline Mark VII qui a suivi en 1950. C'était le premier moteur de série au monde avec des arbres à cames en tête jumelés et des chambres de combustion hémisphériques. Les collecteurs émaillés et les couvercles de l'arbre à cames polis offraient une belle



vue lorsque le capot était ouvert. Le moteur de 3,4 litres produisait 160 ch, puissance qui permettait à la voiture d'atteindre 125 mph (200 km/h) et de passer de 0 à 60 mph en 10 secondes.

Le 30 mai 1949, sur l'autoroute Ostende-Jabbeke en Belgique, un prototype de XK120 chronométré par le Royal Automobile Club de Belgique a atteint une moyenne de 132,6 mph (213,4 km/h) avec le pare-brise remplacé par un petit écran aérodynamique et un rapport de transmission alternatif catalogué, et 135 mph (217 km/h) avec un couvre tonneau sur le côté passager. En 1950 et 1951, à l'Autodrome de Linas-Montlhéry, une XK120 a tourné à plus de 100 mph (160 km/h) pendant 24 heures et à plus de 130 mph (210 km/h) pendant une heure. En 1952, un coupé a établi de nombreux records mondiaux de vitesse et de distance en moyenne 100 mph pendant une semaine.



Le pilote d'essai de l'usine, Norman Dewis, a poussé la XK120 encore plus loin, établissant le record de 140,789 mph le 1er avril 1953 sur la même autoroute Jabbeke. C'était un record du monde de vitesse terrestre pour une voiture de production. Donc, en plus d'être d'une beauté pure, la XK était un véritable pur-sang.

J'ai eu le plaisir de discuter avec Rob Ida de sa Black Cat.

« La voiture est une Jaguar XK 120 de 1950 que j'ai achetée à la famille qui la possède depuis le milieu des années 60. Je suis le troisième propriétaire, et la personne à qui je l'ai achetée a restauré la voiture. Acheter une belle voiture restaurée et complète m'a permis de réaliser ma vision plus rapidement que si j'avais dû passer par toutes les étapes nécessaires à une construction complète.

La voiture a été livrée au Colorado en 1950, puis a été transférée à Chicago dans les années 1960 où elle est restée jusqu'à ce que je l'achète l'année dernière.

Ma vision était de construire une version stylisée de la Jaguar XK120 de 1950 qui a été pilotée par Norman Dewis lors de sa course réussie pour le record de vitesse. Le style de cette voiture m'a toujours fasciné.

La Black Cat ressemble à cette voiture, mais dans une version plus stylisée, donc j'ai conçu une bulle qui couvre la tête du conducteur, mais qui incorpore aussi la forme d'un carénage qui s'étend sur le couvercle du coffre. Lorsque la bulle est fermée, elle s'ajuste juste au-dessus de ma tête avec un casque. Il a fallu abaisser la colonne de direction et faire pivoter le boîtier de direction pour que je puisse conserver le volant de grand diamètre et obtenir la ligne que je voulais. La bulle s'ouvre facilement avec une charnière au centre et se replie pour faciliter l'entrée et la sortie. L'abaissement de la colonne de direction est réversible. Cette voiture pourrait être remise à 100% d'origine en quelques heures. Lors de l'achat, la voiture était de couleur rouge métallisée. Je l'ai repeinte en noir dans sa couleur d'origine.

J'ai créé un siège unique et l'ai rembourré en cuir et en tartan écossais,



J'ai créé la voiture sur une période de quelques mois, en travaillant avec une entreprise qui crée des bulles pour avions. J'ai fabriqué une forme en utilisant des morceaux de matériaux flexibles qui m'ont donné le style que je voulais sur le profil. Après que le modèle a été créé à la main, nous avons effectué un scan 3D de celui-ci et réalisé un patron à partir duquel l'outillage a été fabriqué et la bulle a été soufflée avec du polycarbonate chauffé à près de 300°F et en introduisant une pression d'air pour qu'il se gonfle comme une bulle de chewing-gum. Tyler McCormick de Reversion a réalisé le scan 3D.

C'était un projet personnel qui a été principalement réalisé après les heures de travail ou le week-end avec l'aide de ma fille, Gianna, et de mon assistant Jose. Nous aimerions également mentionner que le lettrage à la main et la bande ont été réalisées par mon ami Frank Inzirillo, qui se fait appeler Rooster Graphics, et le polissage final a été fait par mon ami Bob Weiner.

L'objectif était de terminer le projet et de le faire courir sur la plage le long de l'océan Atlantique lors de The Race of Gentlemen à Wildwood, New Jersey. Cette course est spéciale pour moi car elle a été créée par mon ami Mel Stultz. Mel m'a permis de faire courir les voitures sur l'océan même s'il n'y a pas de classe réelle dans laquelle elles s'insèrent.



Elle n'a pas vraiment été conçue pour courir sur un circuit, mais nous l'avons utilisée comme objectif pour la terminer afin que le projet ne traîne pas.

Il est difficile de terminer mes propres projets car j'ai beaucoup d'engagements envers des clients. »

Bonne route Rob !