

Une XK140 GHIA exceptionnelle !

Une XK140 à carrosserie spéciale Ghia rarement vue a été mise aux enchères lors de la vente Broad Arrow Auctions à l'occasion du Concorso d'Eleganza à la Villa d'Este des 24 et 25 mai 2025.



Numéro de châssis : 810827DN •

Numéro de moteur : NE1365-8 •

Première des quatre voitures carrossées à l'époque par la Carrozzeria Ghia.

Équipée d'un moteur amélioré de 3,8 litres avec une culasse de type D et des freins à disque Dunlop.



Vous ne l'ignorez pas, la Jaguar XK120 a été la voiture de sport de haut niveau la plus commercialement réussie de la fin des années 1940 et du début des années 1950.

Six ans après le prototype XK120, la XK140 remaniée a été mise en production, se distinguant notamment par une suspension et une direction améliorées, un moteur plus puissant et une carrosserie et un intérieur subtilement actualisés.

Comme auparavant, les clients pouvaient choisir l'un des trois styles de carrosserie standard : une Open Two Seater (OTS / Roadster) ou les plus luxueusement équipées Fixed Head Coupe (FHC) et Drop Head Coupe (DHC).

Cependant, si un client souhaitait une carrosserie spéciale, Jaguar était également disposé à fournir occasionnellement des châssis nus qui étaient expédiés au carrossier de choix de l'acheteur. Seuls 9 châssis furent ainsi livrés plus un qui resta à l'usine pour des essais.

Le châssis 810827DN, fabriqué le 25 janvier 1955 en tant que châssis à conduite à gauche sans carrosserie a été envoyé à Paris à la concession Delecroix où elle a été achetée par l'industriel Hans Altweg de Lyon. Il choisit la Carrozzeria Ghia, une entreprise de design industriel, et un des plus anciens carrossiers automobiles italiens, créé en 1915 à Turin par Giacinto Ghia.

S'appuyant sur les « Supersonic » XK120 de Giovanni Savonuzzi, les dessinateurs de Ghia dont Pietro Frua s'inspirèrent également des autos qu'ils avaient déjà fabriquées pour Alfa Romeo telles que la 1900 SS de 1954 ou Ferrari avec une 375 MM de cette même année.

N'ayant aucune ressemblance avec le design original de Jaguar, c'est le moins que l'on puisse dire, elle présentait un profil très moderne pour son époque qui perdura jusqu'à la fin des années cinquante y compris pour la grande série avec les Renault Floride et Caravelle en 1958.

Une fois le travail de Ghia terminé, la carrosserie en aluminium permit d'obtenir une réduction de poids substantielle de 100 kilogrammes par rapport à la carrosserie en acier d'origine.

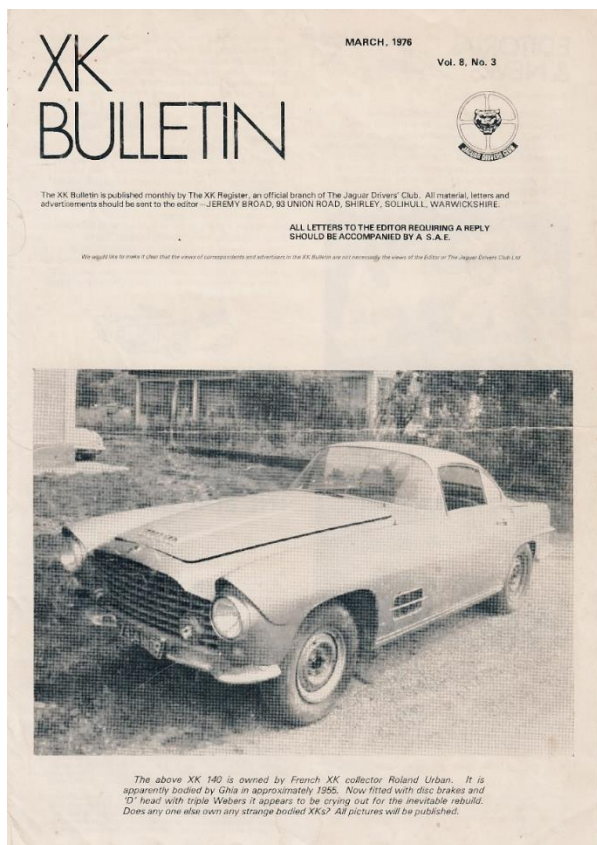
A son achèvement, 8 mois plus tard, la voiture fut exposée au Grand Palais dans le cadre du Salon de l'automobile de Paris en octobre 1955. Elle reçut un bon accueil et Ghia décida d'en construire 2 autres pour des clients fortunés et exigeants qui souhaitaient concilier les qualités du moteur XK avec une carrosserie bien plus moderne et glamour. L'une blanche et noire est en Belgique et l'autre de couleur rouge est aux USA.



Caractérisée par une carrosserie assez large, un parebrise panoramique et une ligne de caisse haute, elle est aussi dotée de quelques artifices comme des paupières sur les phares et des plis sur les ailes arrière qui suggèrent la vitesse.

Peu après, elle fut impliquée dans une légère collision à l'avant qui nécessita un remodelage de la calandre avant son apparition ultérieure au Concours d'Élégance de Cannes en août 1956.

En 1959, la voiture acquise par Jean-Louis Berthelot-Mariat de Lyon, a subi une autre modification par Ghia (?) à la suite d'un nouvel accrochage.



Cette fois, la calandre fut profondément modifiée, adoptant un style « coupe frites » moins sophistiqué, moins subtil, avec une ligne évoquant Aston Martin. Beaucoup plus grande, elle permit l'inclusion de phares antibrouillard Lucas.

A cela furent ajoutés des événements sur les ailes avant dans le goût de certaines Ferrari contemporaines. Ces modifications permettent d'améliorer les capacités de la voiture lors des rallyes et des courses de côtes.

En 1969, la voiture fut acquise par le regretté Roland Urban qui fut un connaisseur et un collectionneur de nombreuses Jaguar. Cette XK140 venant enrichir sa collection incroyable de one-offs.

Il changea le moteur 3.4 au profit d'un 3.8 et l'équipa de trois carburateurs Weber et de freins à disque.

Cette augmentation de puissance associée à la carrosserie légère en fit une voiture très performante. Il participa avec cette voiture à de nombreux rallyes et courses historiques et l'utilisa chaque semaine pendant de nombreuses années avant de la remiser en 1979.

En 2021, elle fut achetée par son propriétaire actuel.





Estimée entre 200 000 € et 300 000 €, elle s'est vendue 143 000 €.

Même si le travail de restauration qui sera entrepris par son nouveau propriétaire sera vraisemblablement très coûteux, ce prix est très raisonnable au regard de la rareté et de l'exclusivité de l'auto.



Arnaud de Clercq