

L'HISTOIRE D'UNE AUTO N'EST-ELLE PAS LE PLUS IMPORTANT !?

Road and Track

Blake Z. Rong 2018



Lorsque Jon Strader avait 17 ans, il vivait chez ses parents à Galesburg, dans l'Illinois. Son meilleur ami était Danny Saul. Ils avaient passé tout l'été à parcourir l'ouest de l'Illinois à la recherche de voitures de sport britanniques à acheter. Garée dans l'allée des Strader se trouvait la Dodge Dart GT 1968 de la famille, ainsi qu'une MGB 1965 et une Jaguar décapotable, toutes deux appartenant à Jon. Il cherchait sa prochaine voiture. Nous étions en 1971. Il avait questionné presque toutes les stations-service du Midwest, cherchant des Jaguar. Une obsession depuis qu'il avait 12 ans, lorsque son voisin avait ramené une E-Type 1966 qui rugissait avec « un chant des anges ».

Un week-end en particulier, Strader conduisit jusqu'à Mt. Pulaski, à 160 km au sud-est. Il frappa à la porte du garage Holmes and Son, un bâtiment en planches et briques qui se tient toujours au coin sud-est de la place de la ville. Quelqu'un avait dit à Strader que ce gars avait des voitures vraiment cool ; elles pourraient même être à vendre. Fred Holmes avait grandi pendant la crise de 1929 et avait servi pendant la Seconde Guerre mondiale. Il faillit jeter le gamin dehors.

Mais Strader a toujours été fier de sa capacité à se faire des amis parmi les inconnus, une compétence qu'il possédait déjà adolescent. Il la mit à profit en montrant du doigt une Buick de 1911, magnifiquement restaurée, et démontra à Holmes qu'il savait comment la démarrer correctement. « *Ne jamais enrouler votre pouce autour de la manivelle, sinon vous risquez de vous casser le bras* », dit-il. Holmes hocha la tête, approuvateur, brièvement. Très bien, sembla-t-il décider, le garçon peut rester. Pour l'instant.

Dans un coin de l'atelier exigu se trouvait une Jaguar XK120 roadster de 1954, bleu intérieur bleu, en mauvais état. « *Quel bruit ça fait ?* » demanda Strader. Holmes le regarda fixement. Puis, bon sang, pensa-t-il sûrement, amuse le gamin ; il en sait peut-être plus que tu ne le penses. Il monta dedans et démarra la Jaguar. Tout le bâtiment trembla. Les fenêtres vibrèrent dans leurs cadres en bois. C'était « *la Jaguar la plus bruyante et la plus agressive* » que Strader ait jamais entendue. C'était transcendant. C'était comme si les cieux s'ouvraient, comme si Dieu criait à Jonathan R. Strader. C'était son destin, un destin déjà fermement fixé, qui se confirmait : c'était un moment qui « *a littéralement changé ma vie* », m'a-t-il dit.

Il n'y avait qu'une chose à faire : Strader demanda à Holmes de le conduire. « *Je ne conduis personne dans mes voitures* », répondit Holmes. « *Ce serait un honneur. J'ai passé le test, non ?* » Holmes rit. « *D'accord,* » dit-il, « *aide-moi à la sortir et nous irons faire un tour.* » Ils firent un tour autour de la place, puis atteignirent une route de campagne à deux voies. Holmes passa la quatrième vitesse. Encore une fois : transcendance, les cieux s'ouvrant. À leur retour, il restait une chose à demander : « *Monsieur Holmes,* » dit Strader, « *voudriez-vous me vendre la Jaguar bleue ?* » Holmes le regarda comme s'il était fou. « *Gamin, écoute — c'est l'une de mes voitures préférées dans ma collection,* » dit-il, et puis, « *où trouverais-tu cet argent ?* »



« *Dire que je suis reparti de Mt. Pulaski abattu et déprimé serait un euphémisme,* » m'a confié Strader. « *J'avais trouvé la voiture de mes rêves, et elle n'était pas disponible.* »



Pour aller de Galesburg à Mt. Pulaski, on prend l'Interstate 74 Est, puis on change pour l'I-155 Sud à l'extérieur de Peoria, sortie 126. La terre s'ouvre comme une couverture et les champs semblent sans fin. En conduisant comme si on éteignait un incendie, on peut faire le trajet en une heure et demie. Une fois par mois, pendant les deux années suivantes, Strader parcourut les 160 km jusqu'à l'atelier de Holmes et fit des corvées gratuitement. Il balayait les sols. Il lavait les voitures, changeait l'huile. Il ne demanda jamais un sou. Il voulait prouver qu'il pouvait prendre soin d'une voiture. Chaque fois qu'il était là, la question finissait par sortir de sa bouche : « *Est-ce que c'est aujourd'hui le jour ?* » « *Quel jour ?* » « *Le jour où vous acceptez de me vendre la Jaguar bleue.* » « *Non, Jon, aujourd'hui n'est pas ce jour.* »

Vous avez peut-être déjà entendu cette histoire. Vous l'avez peut-être même racontée vous-même. Parlez assez longtemps à quelqu'un lors d'un salon automobile, d'un rassemblement du week-end, d'un événement hot rod national, et vous entendrez parler du jeune adolescent aux yeux brillants, du vieil homme grincheux, d'un trésor caché, des sentiments d'envie que cela inspire. Combien la vie des gens peut changer facilement. Combien il est tentant de céder au destin. À travers les arrière-cours et garages de l'Amérique rurale, cette histoire se répète encore et encore avec une nostalgie pleine d'émotion — tout comme cet après-midi-là à Mt. Pulaski.



Le samedi 19 mars 1973, à sept heures du matin, le téléphone sonna. Strader répondit ; c'était Holmes. « *Si tu m'apportes 2000 \$ en liquide avant midi,* » dit-il, « *tu peux avoir la Jaguar bleue.* » Et il raccrocha. Strader bougea rapidement. Trois semaines plus tôt, il avait vendu une Jaguar MkV Drop Head Coupé de 1950, trop guindée et aristocratique pour un adolescent, pour exactement 2000 \$. Dans une petite ville de l'Illinois un samedi matin dans les années 1970, retirer une telle somme en liquide à la banque était impossible. Mais le père de Strader, Richard, était vice-président de la caisse d'épargne locale ; il avait toutes les clés et codes

d'alarme. Strader convainquit son père de descendre en ville et de retirer les 2000 \$ de son compte — environ 11 000 \$ aujourd'hui. C'était tout ce qu'il possédait. Il réveilla alors son ami Danny Saul. Ils montèrent dans la Dart et firent la course sur les 160 km jusqu'à Mt. Pulaski. À leur arrivée, Holmes était dehors, regardant sa montre. Ils avaient 15 minutes d'avance.

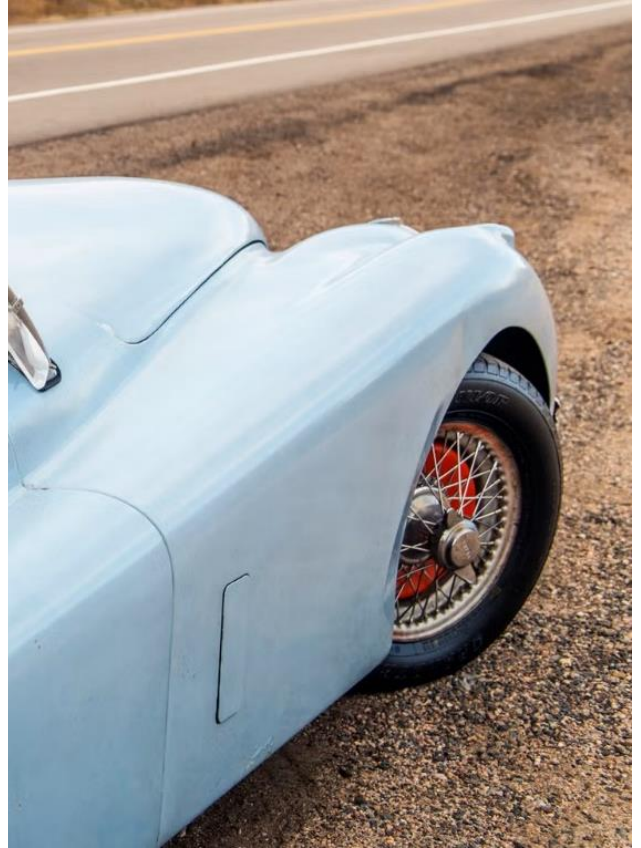
L'obsession bleue de Strader, la Jaguar XK120 OTS SE numéro de châssis 674794, fut construite à l'usine Browns Lane de Coventry le 22 janvier 1954, la même année que sa naissance. Selon une étiquette encore agrafée sous le siège passager, une femme nommée Margaret avait travaillé le cuir. Une semaine après sa sortie de chaîne, la voiture arriva chez Hoffman Motor Cars à Manhattan, alors seul importateur américain de Jaguar. Pendant que Frank Lloyd Wright construisait le showroom de rêve de Max Hoffman avec un motif Jaguar affirmé, la XK120 de Strader fut livrée à Capital City Sales and Service à Springfield, Illinois ; le concessionnaire Louis Wedge l'utilisa immédiatement comme voiture de course. Deux mois plus tard, le 22 mars, Fred Holmes prit la route 50 km au sud de Mt. Pulaski et l'acheta. Il la conduisit presque quotidiennement, et la vendit à un jeune Strader 19 ans plus tard, presque jour pour jour.

Cette voiture est sortie de Coventry avec un équipement spécial « à des fins de compétition » — semi-métallique MINTE. Selon Fred Hammond du Jaguar Heritage Trust, sur les 12 078 XK120 produites, seulement 23 étaient des modèles Special Equipment avec le fameux moteur à compression 9:1. Douze étaient à conduite à gauche. Le département patrimoine de Jaguar connaît six survivantes, presque toutes en Europe. Celle de Strader est la seule aux États-Unis. Jaguar construisit seulement neuf OTS (Open Two-Seater) SE en 1954 ; le numéro 674794 était le quatrième. Fidèle à son nom, la XK120 pouvait atteindre 120 miles par heure, alors la vitesse maximale la plus élevée de toute voiture d'usine dans le monde. Selon les estimations de Strader, sa SE développe 200 chevaux, soit 40 de plus que la version d'origine. Avec son moteur à moitié Le Mans, Strader croit que sa voiture pourrait atteindre 132 mph à 5500 tr/min.



L'histoire de Strader aurait pu s'arrêter là. Un souvenir amusant et sympathique d'une voiture adorée et d'un apprentissage non rémunéré, ce genre qui n'existe plus. Tous les personnages classiques sont là : adolescent précoce, père compréhensif, vieux grincheux. Les gens avancent. Les voitures sont vendues, détruites. Mais non. Si vous en avez les moyens, vous ne tournez pas le dos à ce qui change votre vie.

Il y a une fissure dans le pare-brise côté passager, près du coin supérieur. Dans les premières années de sa possession, Strader avait essayé d'installer des déflecteurs d'air, fixés par des vis, et il en a serré un un peu trop fort, fissurant la vitre. Il ne l'a jamais réparée, un rappel à la prudence. L'aile avant droite porte une bosse assez importante. Strader n'avait pas bien sécurisé la roue à rayons un soir. Il était tard, il était fatigué. En rentrant chez lui dans le noir, il entendit un bruit de cognement, puis vit la roue s'échapper dans un champ de maïs. Il gara la voiture sur le côté de la route, mais elle s'enlisa dans la boue. Il fallut une heure et demie pour retrouver la roue parmi les tiges de maïs. À l'atelier de carrosserie, on lui dit que la peinture était trop vieille et fanée pour une correspondance exacte, alors il la laissa telle quelle. À l'époque, il organisait des concerts de rock tout en travaillant comme aide-soignant à l'hôpital de recherche d'État de Galesburg, un établissement psychiatrique ; il rencontra sa future épouse Susan alors qu'ils travaillaient tous deux dans le service D-12. *« Il était difficile de dire qui avait le plus besoin de soins mentaux et émotionnels, »* m'a-t-il écrit par mail depuis son compte AOL, probablement tout sourire, *« les patients ou les rock stars ! »*



Pendant trois mois, Strader m'a envoyé des dizaines de mails. Il avait vu une photo de sa XK120 dans notre galerie des moments forts du Quail Motorsports Gathering 2017, et avait contacté un parfait inconnu pour raconter ses histoires. Il m'a fait part de ses appréhensions à montrer la voiture au Quail. Elle avait été refusée auparavant au Concours de Pebble Beach et à Amelia Island. Il ne savait pas comment les gens la prendraient, avec sa peinture rugueuse, son cuir déchiré, sa bosse sur l'aile de la taille d'une jambe humaine. Il m'a envoyé des photos de lui remplissant le radiateur, Danny Saul regardant par-dessus son épaule. À plusieurs reprises, il m'a invité à la conduire, une offre que j'ai l'intention d'accepter. Son enthousiasme débordait sur des pages entières — il n'avait pas le temps de s'arrêter.

En avril 1973, Strader inscrit sa voiture au Concours d'Élégance du Jaguar Owners Club de la Nation's Capital à Washington, DC.

Strader quitta Galesburg à 23 heures et conduisit sa XK120 toute la nuit, atteignant une vitesse moyenne de 106 miles par heure, se faisant arrêter une fois en dehors d'Indianapolis, crachant des flammes jusqu'à l'aube. À huit heures le lendemain matin, il entra dans le garage de l'hôtel, en faisant des retours de flammes. Là, le juge du Jaguar Club North America, Fred Horner, lui dit : « *ne vendez jamais cette voiture. Vous n'en verrez jamais une autre comme celle-ci.* » Strader n'inscrira le XK120 à un autre salon automobile qu'en 2017.

Nous connaissons les baby-boomers. Nous savons tout sur eux, leurs espoirs et leurs rêves, leurs valeurs culturelles, ce qu'ils chérissent ; nous savons ce que cela a dû être de grandir à cette époque bénie, d'acquérir sans difficulté des choses qui explosent maintenant en valeur. Des choses qui sont cool. Des choses qui valent d'être possédées.

Un demi-siècle plus tard, notre enthousiasme est en conflit avec la réalité. La possession de voitures de sport vintage est séduisante, mais il n'y a plus de trésors cachées. S'emparer d'une voiture de sport extrêmement rare, ayant des liens avec une légende du Mans, est aussi facile et bon marché que d'acheter un hélicoptère.



Ce que nous convoitions aujourd'hui ne fait qu'augmenter en valeur. Contre qui nous nous battons, ce sont des souvenirs de jeunesse.

Tout ce que nous avons, alors, ce sont des histoires.