

Comment le brillant Bertone a réimaginé la Jaguar XK150

Par Mick Walsh Classic & Sports Car



Le style automobile de Franco Scaglione a beaucoup fait parler de lui en 2020 avec la vente à New York par RM Sotheby's en un seul lot des trois extravagantes Alfa Romeo BAT inspirées de l'aéronautique.

Mais une autre conception fabuleuse de Scaglione, la Jaguar XK150 restaurée cette même année a fait ses débuts en concours avec un buzz beaucoup plus modéré, émerveillant les spectateurs lorsqu'ils ont découvert cette beauté noire sous les cytises coniques à Hampton Court.

La plupart pensaient à tort qu'il s'agissait d'une Ferrari ou d'une Maserati avant de voir la calandre ovale distinctive de Jaguar sur son nez élégant.

Le coupé anglo-italien a été transformé, y compris par un changement de couleur inspiré qui met encore plus en valeur une silhouette élégante, qui n'a malheureusement jamais été adoptée par le géant de Coventry.

La création Bertone de 1957 arbore même un badge « XKE » délicatement apposé sur l'aile arrière, qui anticipait de quatre ans la type E, mais qui pourrait aussi signifier « Esperienza » (expérience).

Peut-être était-ce le XK remodelé qui a convaincu Sir William Lyons que leur fleuron sportif nécessitait un look plus radical.



Au milieu des années 1950, Scaglione était en pleine période créative dans le studio Bertone, avec une succession de designs brillants, notamment l'Alfa Romeo Sportiva et la Giulietta Sprint Speciale.

Mais ses créations sur mesure pour de riches clients ont abouti à une série plus élégante de gran turismos sur une ingénierie anglaise, d'abord avec une Aston Martin DB2/4 unique, puis le XK150, ces deux voitures transformant des modèles de production qui semblaient plutôt datés.



Les deux présentait des formes de toit similaires, avec des piliers fins et des pare-brises avant et arrière enveloppants.

Avec une grille de calandre plus petite et des moulures de phares effilées jusqu'à l'arrière prolongé avec des ailerons balayés, la Jaguar était l'un des designs les plus sobres de Scaglione.

Les pare-chocs doubles, pleine largeur, à l'avant comme à l'arrière, étaient associés à une bande de bas de caisse pour habiller une carrosserie qui paraissait des années en avance sur le coupé 150 d'usine.

Une empreinte en forme de vague derrière l'aileron avant et des feux arrière ovales en chrome, insérés sous le coffre, étaient des détails novateurs du prototype, mais tous deux ont été modifiés sur la voiture présentée ici.

La carrosserie était en acier, façonnée par des artisans talentueux autour d'un moule en bois dans l'atelier de carrosserie animé de Bertone, sous la direction de Scaglione et de son supérieur.

Le temps et le talent consacrés à la création de ces designs sur mesure étaient inimaginables, mais c'est l'Aston Martin DB2/4 que Bertone a choisi d'exposer sur son stand au salon de Turin 1957, aux côtés de la nouvelle Alfa Giulietta Sprint Speciale, espérant peut-être que David Brown serait tenté par un projet commun.

Le premier propriétaire de la Bertone XK150 fut Tommaso Ingegnoli, un important pépiniériste de Milan.

Son neveu, Francesco, se souvient que son oncle était passionné par les voitures rapides et élégantes, mais était frustré par sa Ferrari précédente, et comme beaucoup d'Italiens, il était impressionné par la réputation et la domination de Jaguar au Mans.



Les spécifications et la performance de 130 mph de la XK150 étaient tentantes, mais le style un peu désuet ne lui convenait pas.

Étonnamment, Jaguar a accepté une commande uniquement pour le châssis de son distributeur milanais, Compagnia Generale, et en août 1957, la voiture à conduite à gauche S834365 a été livrée chez Bertone à Turin.

« La couleur d'origine était un marron métallisé, » se souvient Francesco, « mais elle a été repeinte en bleu. Il y avait quelques problèmes mineurs avec la carrosserie, mais Bertone les a réglés pour mon oncle. »



Comme beaucoup de voitures « exotiques » d'occasion italiennes, la XK Bertone a finalement été exportée aux USA où elle a été découverte par Don Williams, un chasseur de voitures californien invétéré.

Pendant plusieurs décennies, elle a été l'une des stars de la Blackhawk Collection, exposée dans le musée du Eagle Nest Plaza, à Danville, Californie, où elle côtoyait une type D rouge, XKD 518.

Afin de la présenter au concours de Pebble Beach en 1998, Don Williams a fait restaurer entièrement la XK, avec une nouvelle peinture rouge vif et une réfection intérieure en magnolia.

Le schéma de couleurs n'a pas vraiment valorisé la beauté latine, mais elle est restée exposée chez Blackhawk jusqu'à la fin des années 1980, quand elle a été acquise par Tom Zwakman, spécialiste de Jaguar classique aux Pays-Bas.

Danny Donovan de DD Classics a le sens du projet élégant, ayant déjà transformé la spectaculaire Alfa Romeo 6C-2500 Spider de 1939 à carrosserie De Mola.

En 2013, lorsqu'il a vu la Bertone XK démontée lors d'une visite à l'atelier de Zwakman, il n'a pas pu s'empêcher de penser, en rentrant chez lui, à son potentiel avec un changement de couleur.



« Tom avait déjà commencé la reconstruction, » explique Donovan. « Le moteur préparé avait été reconstruit avec trois carburateurs SUs et un volant d'inertie allégé. »

« Pendant la restauration de la carrosserie, nous avons trouvé plusieurs couleurs précédentes, y compris du bleu et un vert métallisé foncé, mais j'ai décidé d'opter pour du noir de jais. »

Refaire l'arrière s'est avéré un vrai défi, nécessitant quatre tentatives pour l'ajuster. La chromation du gros pare-chocs arrière aussi a été un casse-tête, car il ne voulait pas passer dans les cuves, et il a finalement fallu le sectionner.

« Je suis un perfectionniste, » ajoute Donovan, « donc certains éléments en inox façonnés à la main ont dû être refaits. La plupart du travail a été réalisée en interne, avec Paul Bird de Surrey Trimming qui a réalisé la sellerie. »

Le goût de Donovan a métamorphosé l'habitacle. Le cuir marron en veau a une touche Hermès et complète parfaitement l'extérieur noir.

Blackhawk avait équipé la voiture d'un volant Moto-Lita pour améliorer la position de conduite, mais Donovan a eu l'idée inspirée



de réduire un volant à quatre branches d'origine XK, ce qui libère plus d'espace et lui donne un aspect plus authentique.

Le diamètre plus petit est à peine perceptible et améliore la direction à crémaillère.

Le tableau de bord conçu par Bertone, avec un joli groupe d'instruments Smiths à cadrans noirs et un interrupteur courant sur toute la longueur du tableau, paraît beaucoup plus moderne que le groupe central archaïque de Jaguar et ses placages optionnels.

Les interrupteurs à bascule remplacent les anciens boutons.

Les photos de l'intérieur du prototype ne montrent pas de console centrale, ce qui pourrait être une modification ultérieure.

« *Cela a été un travail d'amour,* » ajoute Donovan, « *mais nous étions déterminés à faire les choses bien.* »

Après sept années de travail, la Bertone XK était prête pour une sortie publique, et Scaglione aurait été fier de la réaction lorsqu'elle s'est alignée au Concours d'élégance 2020.

Trois semaines plus tard, Stefan Sielaff, directeur du design chez Bentley, faisait partie des nombreux admirateurs.



La plupart des histoires sur la Bertone XK150 mentionnent que trois voitures ont été construites, mais aucune photo de cette seconde voiture n'a été retrouvée avant qu'elle n'apparaisse chez Blackhawk aux USA.

Peut-être que le premier prototype a été mis à jour par Bertone, peut-être pour Ingegnoli ? Peut-être que le Milanese a conduit la Jaguar chez Ferrari pour déjeuner avec son ami Enzo, qui aurait critiqué certains aspects.

Il est certain que toutes les différences clés pour moderniser le style pourraient avoir été des travaux ultérieurs de Bertone.

Comme un costume ajusté, la carrosserie était souvent retouchée selon la mode.

Les entrées d'air latérales spectaculaires étaient devenues la tendance, comme sur l'Aston Martin DB4GT Bertone Jet et la Ferrari 250GT « Sharknose », il est donc possible que le jeune remplaçant de Scaglione, Giorgetto Giugiaro — qui a rejoint Bertone en 1960 — ait reçu la mission de revitaliser la XKE.

Les feux arrière, les dépassements de pare-chocs et les projecteurs pourraient tous avoir été ajoutés ultérieurement.

L'histoire de l'autre Bertone XK commence avec une commande via Henlys d'Anthony Strickland Hubbard, un playboy extravagant et héritier de la fortune Woolworth.

Hubbard était un habitué de Soho et ami proche de Francis Bacon, dont il achetait plusieurs œuvres.

La commande pour un XK150 à carrosserie spéciale a été gérée par John « Noddy » Coombs, propriétaire d'une équipe de course et concessionnaire Jaguar basé à Guildford.

La demande d'Hubbard était pour quelque chose d'unique, et Coombs a contacté Bertone pour construire une version à conduite à droite de son coupé XK 1957, basée sur un châssis spécial commandé à l'usine.

Fini en rouge métallisé avec une finition crème, le design comportait plusieurs différences par rapport au prototype, notamment une empreinte plane derrière l'aile avant, une bande de finition supplémentaire sous le badge XKE le long du flanc, et une courbe plutôt qu'un angle aigu à l'arrière du pare-brise, à la base du montant B.

L'arrière abritait également les étranges feux ovales du prototype.

Selon la rumeur, Coombs a reçu un ensemble complet de plans et a visité l'Italie pour voir le moule de la carrosserie, qui proposait deux options de ligne de toit, peut-être pour s'adapter à la taille de Hubbard.

Il est certain que le carrossier était ravi de cette commande, puisque tout le travail de développement avait été effectué pour la précédente.

Une fois terminée, la carrosserie a été peinte en doré avec une couche supérieure rouge métallisée. Nuccio Bertone était tellement satisfait de ce XK sur mesure qu'il a décidé de le présenter au salon de Turin 1958 avant de l'envoyer à Guildford.

À l'arrivée, une rayure a été découverte, et l'atelier de peinture de Coombs a eu du mal à faire correspondre la couleur avant que Hubbard ne la récupère.



Impressionné par la transformation par Bertone du style désormais daté de la XK150, Coombs a contacté Lofty England chez Jaguar, qui ne souhaitait pas la voir mais apparemment la voiture a été conduite chez Browns Lane, et Sir William Lyons était très enthousiaste. La réaction du fondateur face au badge « XKE » n'est pas enregistrée.

L'immatriculation initiale était 953 HPH. Hubbard ne l'a conservée que six mois avant de la rendre à Coombs, qui l'a re-immatriculée APC6 et vendue à l'architecte londonien réputé Michael Lyell.

Après le succès de ses maisons modernistes, Lyell s'est offert une série de voitures de performance, dont une Aston et une Bentley.

Le XK à carrosserie spéciale est une voiture dont Lyell se souvient avec affection, et à un moment, il l'a même fait repeindre en gris plus discret.

Finalement, la XK a été vendue en 1969 à un ami du Chichester Golf Club et remplacée par la première BMW 2800 CS importée au Royaume-Uni.

Quelques mois plus tard, la Jaguar a été repérée en stockage à l'aéroport de Lydd. Avant d'être chargée dans un avion pour Le Touquet, les douaniers ont découvert un dû impayé et ont confisqué la voiture.



Ce qui s'est passé ensuite reste un mystère, mais des rumeurs évoquent qu'elle aurait été détruite par le feu et n'a jamais été revue depuis.

Traditionnellement, le modèle original est rarement surpassé, comme le prouve le coupé XK120.

Parmi les tentatives de restylage du XK150, le superbe concept Bertone était d'un autre niveau.

Le coupé Monta-body avait un nez ovale bizarre, similaire à celui des premières Ferrari, tandis que le design suisse Ghia-Aigle présentait une grande grille à damier et ressemblait à une Triumph Italia. Tous deux ont aujourd'hui disparu.

Après sa refonte du XK140, Zagato a tenté une seconde fois avec le 150S, mais une fois encore, ses idées pour la grille et les pare-chocs semblaient non résolues et maladroit.

L'unique XK150 d'Allemano (certains prétendent qu'il s'agissait simplement d'un design rafraîchi du 140) paraissait plus moderne que le modèle de production, avec une grille divisée, des flancs hauts et un toit bas, mais manquait aussi de la finesse des idées de Scaglione.

Après avoir agrandi son atelier pour produire des carrosseries pour la Giulietta Sprint en 1954, Bertone voulait sans doute élargir ses horizons avec une production en série pour d'autres fabricants.

Mais, aussi séduisant que le concept XK de Scaglione ait pu sembler, Lyons était trop préoccupé par le prix des Jaguar pour envisager une telle opération conjointe exotique.



L'association d'un châssis de 250 ch, à freins à disque, capable d'atteindre 200 kmh, habillé de la somptueuse carrosserie coupé de Scaglione, aurait pu devenir l'ultime XK.

Photos : Olgun Kordal