

MICHEL TESSIER REDONNE VIE AU PATRIMOINE BRITANNIQUE

Extraits de mes 6 reconstructions de Jaguar en 18 années d'Amateur. J'effectue toutes les phases : la tôlerie, la mécanique, la transmission, l'électrique, les freins et la sellerie. Il n'y a que la peinture que je confie à un professionnel.



Restaurateur n'est pas mon métier, ni aujourd'hui ni hier. J'avais une entreprise d'impression et un jour tristement connu de l'année 2001, je suis devenu propriétaire d'une Ferrari 355. Je voulais absolument une Ferrari. Mais je me suis vite rendu compte que ces automobiles italiennes demandaient une finesse et une expertise que je n'avais pas, même pour un entretien classique fait à la maison... Et puis, en 2007, une fois à la retraite, j'ai trouvé la restauration automobile comme passe-temps, commençant par un coupé XK140 avec lequel j'ai parcouru près de 50 000 km depuis. J'ai poursuivi avec une demi-douzaine de Jaguar comme vous le verrez dans cet article. Mes travaux concernent exclusivement des Jaguar, allant de la SS100 à la Type E. D'une part, ce choix relève d'une certaine « facilité », avec le temps et l'expérience on commence à savoir où et quoi chercher. D'autre part, l'histoire de Jaguar m'a passionné, cette petite entreprise britannique qui a tant brillé par le passé. J'ai eu la chance de rencontrer des personnes à l'origine de quelques modèles, ces échanges sont particulièrement précieux pour toute personne un tant soit peu curieuse. Près de 2000 heures de travail sont nécessaires pour chaque voiture ci-après. Et je peux vous l'assurer : les voir partir sans vous derrière le volant est absolument épouvantable.

JAGUAR SS 100 1938

Sur une indication à la foire de Beaulieu GB (2500 exposants), je lis qu'un fermier vend une SS100 en épave. De bon matin, dans la campagne profonde du Pays de Galles nous arrivons dans une ferme où l'auto est stockée dans une grange. Impossible d'y pénétrer, un talus de terre avec sa végétation bloque la porte. C'est à la pelle qu'on parvient 2 heures plus tard à découvrir la SS100 qui dort depuis 40 ans. Les pièces sont dispersées sur le sol, mélangées avec d'autres autos dans un capharnaüm indescriptible. Il faut d'abord rassembler les morceaux divers et variés qui appartiennent à cette auto. A 15 heures le couple de fermiers (85 ans), un petit tapis sous le bras, nous apporte le thé et les biscuits pour un « Tea times » assis tous par terre avec une collation originale mais bien appréciée. Le lendemain sur le ferry qui nous ramène à St-Malo, un groupe d'Anglais nous interpelle, ils ont reconnu la SS100 « *Messieurs vous pillez l'Angleterre !* ». Un débat plus tard, on prend une bière ensemble.

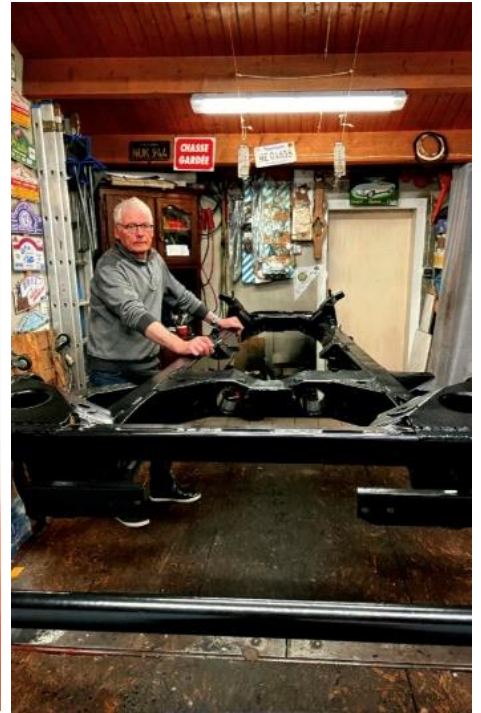


L'inventaire de l'épave dans mon garage m'apprend que l'auto est presque complète, mais pas en bon état. L'alu et le bois des portes sont pourris, le moteur n'a aucune compression et le pont arrière est cassé. Seulement 117 exemplaires ont été produits avant la dernière guerre. La recherche de pièces fut laborieuse mais les échanges internationaux avec des passionnés de l'auto ont été une expérience humaine exceptionnelle. Exemple, sur la trace d'un couple conique de pont AR introuvable, les Anglais m'envoient aux USA, les Américains me donnent l'adresse d'un spécialiste en Afrique du Sud qui aurait la pièce à vendre, ce dernier me répond qu'il l'a vendue mais il connaît un propriétaire d'SS100 en Suisse qui posséderait le couple conique recherché. Après une intense correspondance de photos, mesures et détails, j'achète la pièce neuve au prix fort, à réception, au montage puis réglages le résultat est parfait. Ouf ! le projet avance... Après une restauration totale, moteur suspension, transmission, tôlerie, peinture et sellerie, l'auto sera exposée à Rétromobile et nous emmènera dans d'excellentes balades dans les Pays de Loire.



JAGUAR XK DHC 140 cabriolet

Sans chercher une auto, je me retrouve avec un lourd projet de reconstruction. En visite sur le net, je clique sur la vente d'un fond de garage. Un détail sur la photo m'attire : le nez d'un moteur Jaguar XK. La pièce m'intéresse. Le vendeur m'indique que c'est un moteur Type C et que l'auto totalement démontée depuis plusieurs dizaines d'années est presque complète. Vendu, le garage est à vider sous huitaine. Trois jours plus tard, 400 kms plus loin avec un camion plateau, un fourgon, une chèvre de levage et de courageux amis, je ramène l'auto à la maison. L'inventaire précis m'apprend les bonnes et mauvaises nouvelles. Le moteur est tournant, le châssis est comme neuf, matching avec le moteur numéros correspondants culasse Type C et bloc moteur. La face avant est en bon état ainsi que les 2 capots AV et AR, mais toute la tôlerie arrière est pourrie à jeter. Les 2 portes ne sont pas utilisables, ce sont 2 portes de coupé XK 140, 12 cm plus longues... Pas un seul boulon et vis écrous divers, la caisse a été jetée avec les 5 roues. Tableau de bord totalement absent. Par contre dans une grande caisse en bois, toutes les pièces de tôlerie à remplacer sont neuves. L'ébéniste de mon pays me réalisera toutes les boiseries en loupe d'orme avec une précision et un talent d'exception. La reconstruction d'après les plans d'usine fut un laborieux défi, mais 2130 heures plus tard dans ce mois de juillet, je commence les essais de ma nouvelle Jaguar XK 140 cabriolet.



Chaque restauration a ses anecdotes, mais toutes ces reconstructions m'ont demandé une durée très proche, aux environs de 2000 heures. Je note chaque soir le temps passé sur les tâches de la journée (ma mémoire hélas devient de plus en plus molle).



Sur mon **XK 150 roadster** je découvre que les ailes avant étaient en double. 30 ans plus tôt le carrossier Anglais l'avait réparé en soudant 2 ailes l'une sur l'autre de chaque côté de l'auto. Il a fallu bien sûr reprendre toute la carrosserie de la face avant. Mon excellent fournisseur Portugais m'a envoyé les pièces de tôlerie... avec une excellente facture... A l'issue de sa restauration totale après tous les réglages mécaniques et électriques d'usage, notre premier grand voyage se déroule en Espagne. 2000 kms de retour dans notre Vendée notre XK 150 nous a promené avec grand plaisir et s'avère une excellente routière.





A l'arrivée en douanes au port du Havre mon **roadster XK 120** est enveloppé comme un paquet cadeau installé dans un container. Au déballage l'auto est moins luxueuse : pare-brise aux montants vrillés, roues arrière bloquées par l'arbre de transmission démonté et attaché au châssis avec du gros fil de fer... La malle arrière a subi un choc qui a totalement déformé la fermeture, l'intérieur de l'habitacle est dans une pourriture très avancée, la boîte de vitesses démontée est couchée en travers du reste des sièges AV. Surprise dans le coffre AR : une boîte dans laquelle tous les éléments de son achat, courrier Jaguar d'époque, l'entretien avec ses factures sur au moins 20 ans, j'adore refaire l'historique d'une auto, j'ai été très gâté sur cette trouvaille inattendue. Avant le remontage total mon auto revient avec une jolie peinture BRG. Je n'en dors pas pendant deux nuits, cette couleur verte m'est inacceptable. Fort étonné, mon peintre reprend l'auto, 3 jours plus tard il me livre mon XK 120 dans une teinte très différente que j'adore. Je le jure, je serai plus précis dans mes nouvelles commandes... Depuis j'utilise cette auto avec beaucoup de plaisir en France et en Europe.





Mon **Roadster XK 140** est la seule Jaguar à restaurer que j'ai pu essayer sur la route. Hélas à très faible allure j'ai perdu l'aile arrière gauche. L'auto était belle de loin mais loin d'être belle... Equipée d'un moteur de Type E 4,2, j'ai retrouvé le moteur d'origine en pièces dans le garage du vendeur. Mécanique refaite parfaitement avec les pièces d'usure remplacées par des neuves, mon Roadster Jaguar blanc a toujours répondu présent pour toutes destinations.





Après l'achat aux enchères de mon **Roadster Type E S1** sur le net j'organise son transfert en France, camion porteur, ferry, etc... Chez le vendeur, celui-ci n'a pas reçu le virement du commissaire-priseur, il ne veut pas envoyer l'auto et je suis débité à la banque. Moments difficiles à l'étranger de bien comprendre à dénouer les règlements bancaires et de retrouver le fautif... Problème résolu, l'auto paraît très saine, mais la roue arrière gauche est bloquée par le réservoir ayant subi un fort choc, il est déformé et repousse la joue d'aile sur la roue. Plus tard à mon domicile ce sera une tôlerie à l'extraction très délicate : vidange et gaz d'essence à maîtriser !!! La remise à neuf et le remplacement du réservoir me prendra beaucoup d'heures de garage. Le capot ne respecte aucun alignement, je démonte la douzaine de morceaux de tôle qui l'assemble. Après un ponçage à blanc recto verso le remontage et surtout l'ajustage d'un capot de Type E pour un amateur va demander beaucoup d'attention, mesures et réflexions diverses pour obtenir certes un excellent résultat au prix de beaucoup d'heures de tôlerie... A l'issue de cette difficile restauration, une grande balade dans les Alpes et sur la côte d'Azur nous a permis d'apprécier cette excellente et très belle auto.







cabinet
THÉROND
ASSUREUR
depuis 1911

*Tarif au 01.11.07. RC, CR, pour un véhicule de plus de 20 ans. M

Appel éco. **0 821 021 03**
ou www.assurances-therond.fr

LECTURE

N° 1291 • 15 NOVEMBRE 2007

% pur Malte !



Suite à la rencontre de l'épouse élégante d'un ami elle me dit : **« Mais vous faites quoi de votre élevage Jaguar »** je lui ai répondu que c'était d'abord une passion de remettre en route une auto de près de 60 ans et de lui redonner la beauté et l'éclat de sa jeunesse. Complètement remontée, le moment magique où on tourne la clé de contact et on sort l'auto du garage est fantastique. Sur plus de 100.000 kms en 16 ans, je suis toujours parti et rentré à la maison avec mes autos. Dans mon coupé XK 140 j'ai réalisé près de 45000 kms. Avec mon épouse nous avons partagé d'excellents voyages dans la découverte de région, de pays où nous étions passés plus jeunes sans s'y arrêter. Aujourd'hui toutes mes Jaguar sont prêtes à traverser la France, hélas la restauration et l'entretien de ses passagers sont beaucoup plus délicats !!!

