

PHILIPPE AMORIS RETRACE L'HISTORIQUE DE SON XK140



Deuxième immatriculation de ma voiture, Chantilly avec les membres du club.

Pourquoi me suis-je porté volontaire pour participer et alimenter la rubrique dans « Contact XK » ?

Éric et Charles m'ont contacté début février pour suivre le Forum (sur le site) afin de pouvoir répondre rapidement aux demandes des membres du club. J'ai accepté cette mission. Lors de nos discussions, Charles m'a parlé du nouveau format du magazine « Contact XK » succédant à Fréquence XK.

Sachant que j'avais refait l'ensemble mécanique de ma voiture (moteur, embrayage et boîte de vitesse) Charles m'a demandé si je pouvais écrire un article sur ce sujet.

Je ne suis pas mécanicien de métier mais j'aime « pratiquer » et je ne veux surtout pas prétendre remplacer Bernard Viart et lui faire de l'ombre. Bernard est irremplaçable et c'est le « Maître Absolu » dans son domaine et sur la connaissance des Jaguar.

Pour ceux qui ne me connaissent pas, J'ai participé en 2016 à la création du club « Jaguar Exclusive XK » dès son lancement et j'ai occupé la fonction de trésorier au sein du bureau. J'ai également participé à l'élaboration et la construction du site internet, le lancement de la boutique avec les premières ventes d'objets jusqu'à ce que Charles Lenzer me remplace au poste de trésorier en 2020.

Avant de rentrer dans le vif du sujet : la restauration de mon moteur et de la boîte de vitesses, je souhaite vous présenter ma voiture, son histoire et son historique. Une histoire un peu particulière.



Présentation de ma voiture et son histoire : une enquête à la Sherlock Holmes

J'ai acheté ma voiture : XK 140 FHC (conduite à droite RHD) fin Décembre 2006 chez Guy Gardel à Ghyvelde dans le Nord (près de Dunkerque) avec le numéro de châssis : « **815876DN** » sur la carte grise. La société Gardel représente également en France « ANGLO Parts » vente de pièces pour Anglaise.

La voiture était en dépôt vente. Le propriétaire Mr Looten (Président du club DELAHAYE de 1982 à 2005) un monsieur assez grand (environ 1m90) et âgé s'en séparait car l'accès à bord n'était pas très commode pour lui.



Première immatriculation de ma voiture, Raid des Neiges 2009 Orléans Aurillac.

Le 22 décembre, depuis Orléans, mon épouse et moi prenons la direction du Nord pour voir la voiture et concrétiser notre achat avant de regagner le lieu de nos vacances dans l'Est pour les Fêtes de Noël. J'ai récupéré la voiture le 20 janvier 2007 après une révision effectuée par le garage Gardel.

Ce véhicule est sorti de chaîne de l'usine de Browns Lane à Coventry le 31 octobre 1955. Il a été commercialisé par le distributeur PJ Evans à BIRMINGHAM et par le garage Hewitts (Original dealer) à Stourbridge le 16 novembre 1955 dans une couleur grise (Battleship Grey) avec un intérieur rouge.

Entre 1955 et 1969 je perds la trace du ou des propriétaires successifs dans la chronologie de l'historique n'ayant retrouvé aucun document. Entre 1969 et 1970, elle change de mains à plusieurs reprises : d'abord Mr Barrie Charles Morgan, puis Mr T Price, puis PJ Coe (immatriculation : **777 KRF**).

En 1970 Mr Peter Roake en fait l'acquisition. En 1971, la voiture est totalement restaurée (peut-être chez Lynx mais je n'en ai pas la certitude). Elle en ressort peinte en Old English White avec un intérieur vert : sa présentation actuelle. Elle participe alors à plusieurs Concours d'Etat entre 1972 et 1974 (comme en témoignent les nombreuses plaques fixées sur le dessus du tableau de bord). Elle reçoit un prix à Mallory Park en septembre 1972 (article du XK Register de l'époque). Elle porte l'immatriculation **8 JKT**.

En 1974 elle est élue « The Best Overall » (article du XK Register de l'époque). Son propriétaire a changé de nom c'est désormais Mr Brian Telfer, et elle est immatriculée **XKJ 140**.

En mai 1975, elle traverse la Manche pour passer la deuxième partie de sa vie en France. Le dernier propriétaire Anglais, Mr Brian Telfer, mandate Mr Guy Black pour convoyer la voiture jusqu'à Calais où le nouvel acquéreur la récupère. Il gardera la voiture jusqu'en 1988 (14 ans, immatriculation **18 BZT 75**) avant de la mettre en vente aux enchères chez Maître Poulain Le Fur en décembre 1988. C'est Mr Ory qui en devient le nouveau propriétaire (document de la vente).

Pour information, Guy Black, à cette époque était le patron de la société Lynx (spécialisée dans la restauration des XK et construisant des répliques de C Type et D Type). Il y a peut-être un lien entre la restauration de la voiture et le fait que Guy Black ait été mandaté par Brian Telfer pour amener la voiture jusqu'à Calais ?

Lorsque j'ai acheté la voiture J'ai récupéré quelques factures, me permettant de dire qu'il y avait eu un autre propriétaire après Mr Ory, en l'occurrence Mr Dutilleul (factures d'entretien du garage Lamy à Villejuif, spécialiste Aston Martin) qui la gardera vraisemblablement jusqu'en mars 2005 avec l'immatriculation suivante **102 MMY 75**, avant de la céder à Mr Looten (immatriculation **416 BVR 59**).

J'ai encore une interrogation car j'ai retrouvé sur la carte grise de Mr Looten (barrée pour la vente) un autre numéro d'immatriculation : **52 CKG 92** (en date du 06/07/2000) que je n'ai pu attribuer à personne ! Y aurait-il eu un autre propriétaire entre ces 3 derniers propriétaires (Mrs Ory, Dutilleul et Looten) ?

Voilà, la boucle est presque bouclée ! Peut-être qu'un jour elle le sera complètement.

Je me suis mis à la recherche de la signification des numéros de châssis et de moteur avec ceux figurant sur la carte grise de la vente.

J'avais trouvé sur le catalogue de pièces pour XK140 de chez Anglo Parts la signification des numéros de châssis. Il n'y avait aucune correspondance entre ma voiture (avec sa conduite à droite) et les numéros de ma carte grise.

Je me suis appuyé ensuite sur l'ouvrage de Bernard Viart « 140 Explored » (que je ne possédais pas à l'époque) pour trouver toutes les explications sur la signification du numéro.

Sur les conseils de mon expert travaillant dans le cabinet Céréde, Mr Bonoton, j'ai consulté plusieurs ouvrages dont le livre écrit conjointement par Michel Cognet et Bernard Viart, « Jaguar Sport et Tradition » sur lequel figure la liste des XK 140 vendues en France. Le numéro de châssis **815876DN** figurant sur ma carte grise de la vente faisait partie de cette liste. C'était donc une voiture française avec une conduite à gauche et non à droite comme la mienne ! De plus équipée d'un overdrive (DN) qui n'est pas monté sur ma voiture.



Numéro culasse.

Pour ma JAGUAR XK 140 FHC RHD 1955 : le numéro de châssis sur la carte grise de la vente ainsi que sur la facture était : **(2)815876DN** avec comme signification :

Le 1er caractère (lettre A ou S) : Spécial Equipement selon le type de culasse, sur ma CG il y a le chiffre 2 (qui précède le 8) dont je ne connais pas la signification ? (peut-être un S mal lu à la préfecture ?)

Le 1^{er} chiffre : **8**, indique le **modèles XK140 et 150**

Le 2ème chiffre : **1**, indique pour les XK140 la **conduite à gauche** (le 0 = conduite à droite)

Le 3ème chiffre : **5**, indique le type de carrosserie (les chiffres 4 et **5** pour les **Fixed Head Coupés 140**)

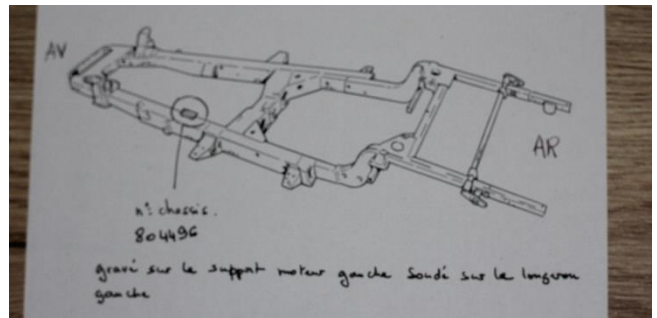
Les 4ème, 5ème et 6ème chiffres indiquent le numéro de série : **876**

Les lettres « **DN** » indiquent une voiture avec **Overdrive Laycock De Normanville**



Plaque de la vente.

J'ai recherché sur internet (sur les sites de restauration) l'emplacement exact où les numéros étaient frappés sur le châssis. Une fois l'emplacement localisé (sur le longeron gauche dans le compartiment moteur à hauteur du tube de descente d'échappement que je n'ai pas découvert immédiatement car masqué par les couches de peinture), j'ai trouvé le numéro « **804496** ».

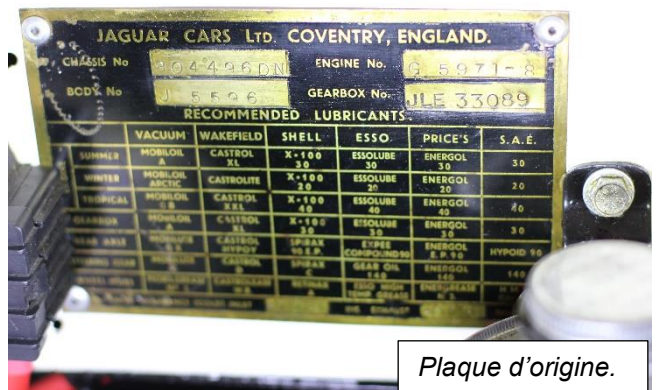


Ce numéro correspondait bien à une conduite à droite, d'une voiture anglaise donc, et non à une conduite à gauche. Dans ce numéro ne figure pas les 2 lettres « DN » pour Overdrive Laycock de Normanville. Ma voiture ne possède pas d'overdrive.

J'étais alors plutôt rassuré et il ne me restait plus qu'à trouver une solution pour faire les démarches afin d'obtenir une nouvelle carte grise avec les nouveaux éléments en ma possession.

Entre temps, puisque j'avais retrouvé le numéro gravé sur le châssis, j'ai pu faire la demande du Certificat Héritage auprès de **Jaguar Daimler Heritage Trust** que j'ai reçu en février 2008.

J'ai repris contact avec le garage Grardel (qui avait le mandat pour vendre la voiture) ainsi qu'avec l'ancien propriétaire Mr LOOTEN. J'ai également pris rendez-vous avec Mr Lamiré de la FFVE pour connaître les modalités à suivre afin de ré-immatriculer mon véhicule. Je me suis rendu au salon Rétromobile où j'ai pu rencontrer les 3 acteurs et ensuite à celui de Reims pour finaliser la démarche auprès de la FFVE. J'ai récupéré l'attestation pour l'obtention d'une carte grise « Véhicule de collection » de la part de la FFVE le 13 mars 2009.



ANNEXE 1

Recherches pour établir l'historique de la voiture

Voici la liste des personnes, clubs, administrations, sociétés et particuliers que j'ai contactés et que je remercie (entre 2007 et 2009) afin d'obtenir des renseignements sur mon auto et ayant apportés leur concours pour établir l'historique de ma voiture.

Mr LAMIRE Louis : Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE) : qui m'a permis d'obtenir les documents nécessaires pour refaire la nouvelle carte grise.

Mr GRARDEL Guy : qui a établi un nouveau certificat de cession avec les nouveaux numéros.

Mr LOOTEN Philippe : ancien propriétaire et Ex-Président du Club DELAHAYE

Mrs CEREDE et BONORON : Experts en Automobiles de Collection, qui m'ont communiqué la liste des XK140 vendues en France (extrait du livre Jaguar Sport et Tradition).

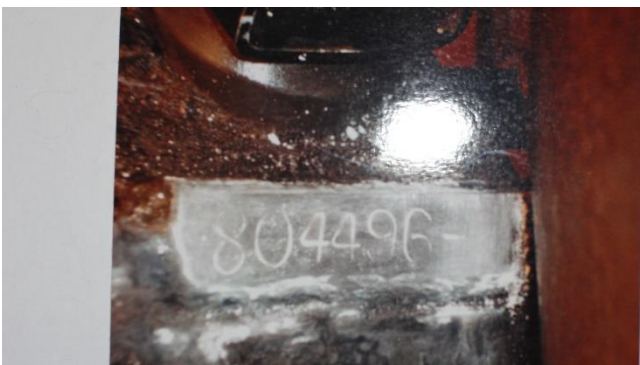
Mr BENTLEY Anthony David : Membre du JDC – XK Register en Angleterre. Pour les recherches des propriétaires en Angleterre.



Photo prise lors du Grand Prix de Tours.

JAGUAR XK140 FHC RHD 1955 - Numéro de châssis : 804496 – Numéro moteur : G 5971-8

Quantité produite en conduite à droite avec spat : 843



Signification du numéro de châssis :

- 8 : modèle XK140
- 0 : conduite à droite RHD
- 4 : FHC Fixed Head Coupe
- 496 : numéro de série



Signification du numéro moteur :

- G : XK140
- 5971 : numéro de série
- 8 : taux de compression