

XKC 006 ECURIE ECOSSE

LA VOITURE DU PILOTE ET GENTLEMAN FARMER IAN STEWART

Gregor Fiskens est sans aucun doute l'un des négociants en automobiles de collection le plus sélectif au monde. Il propose actuellement deux XK 120 C dont une datant de 1952 ex-Ecurie Ecosse pilotée par Ian Stewart. Cette XK-C conserve le moteur d'origine et le moteur de course qui l'accompagne.



Cette voiture fut la première Type C de l'écurie Ecosse (l'équipe écossaise de course automobile privée de renommée mondiale). Ian la conduisit depuis l'usine jusqu'à la première de ses nombreuses victoires lors de la course routière internationale de Jersey en 1952.

Véritable gentleman du sport à la carrière éclair, Ian Stewart, était l'un des trois premiers propriétaires-pilotes de l'Ecurie Ecosse en 1951. Sa XK120 était la première à arborer l'attrayant bleu métallique de l'équipe. Né le 15 juillet 1929 à Édimbourg dans une famille d'exploitants agricoles du Perthshire, son style de conduite décontracté était extrêmement rapide. Il a couru deux fois pour l'usine Jaguar au Mans, en 1952 et 1953, en partenariat avec Peter Whitehead, ses succès au volant de son XK120 ayant attiré l'attention de Lofty.

Stewart avait 22 ans lorsqu'il lui fut proposé cette Type C, l'une des trois premières voiture client à quitter l'usine.

Ne voyant pas comment payer, cette offre fut un "terrible dilemme" raconta Stewart mais grâce à la persuasion de David Murray, mécène de l'Ecosse, la XK fut vendue et le solde emprunté à Northwest Securities. Stewart se souviendra plus tard que lorsque son père apprit la nouvelle, il a "pété les plombs" et s'est rendu dans le bureau de David Murray pour le forcer à acheter la Type C.

Grâce à cet artifice fiscal, la XK-C 006 a été expédiée le 4 juillet 1952 et immatriculée JWS 353, devenant ainsi la première des célèbres Jaguar Type C de l'Ecurie Ecosse. Quelques jours à peine avant sa première course, Stewart avait récupéré la nouvelle C-Type à l'usine, peinte en british racing green.

Effectuant le rodage sur les routes secondaires de Jersey. Stewart raconte : "Je suis parti de l'usine avec une certaine appréhension. Alors que je démarrais, Lofty England m'a dit : "Je vous verrai gagner" J'étais rempli d'appréhension et de détermination, ses mots résonnant dans mes oreilles, mais j'ai vite oublié cela dans la joie de la conduite. Une Type C flambant neuve, sentant la peinture fraîche et sans le moindre cliquetis, c'était quelque chose. Je n'oublierai jamais le bruit - une combinaison de la note profonde de l'échappement et d'une résonance particulière de la carrosserie que vous n'entendez pas dans d'autres voitures. J'ai rejoint le ferry dans un état d'euphorie totale..."

Lors de ses débuts en course, dans la Jersey Road Race, Stewart remporte une victoire éclatante, battant des concurrents tels que George Abecassis et Reg Parnell, chacun à bord d'une nouvelle Aston Martin DB3, avec ses coéquipiers Sir James Scott Douglas et Bill Dobson tout près derrière dans leurs XK120. Stewart et XKC 006 ont connu une année 1952 très fructueuse, avec notamment des premières places à Charterhall, Crimond, Turnberry, dans le Trophée Wakefield au Curragh, Charterhall, Goodwood, et Castle Combe, où Stewart a battu Stirling Moss dans une autre Type C, ainsi que Roy Salvadori dans une Aston.



Avant la course de Goodwood, la Type C de Stewart est repeinte dans le désormais célèbre Flag Metallic Blue de l'équipe, dans sa teinte la plus précoce et la plus profonde.

En 1953, XKC 006 poursuit ses succès avec l'Ecurie Ecosse et Stewart, et apparaît également avec "Jock" Lawrence de Cullen, et Ninian Sanderson, un négociant en automobiles de Glasgow, ainsi qu'avec Ron Flockhart, vainqueur des 24 Heures du Mans en 1956. Les points forts de l'année 1953 sont des victoires à Charterhall, Ibsley et dans trois courses à Snetterton.

Avec Sanderson, elle participe à l'Easter Handicap à Goodwood en se classant sixième, puis de nouveau à Charterhall en août. L'Ecurie Ecosse ayant acquis les anciennes C-Types d'usine, JWS 353 fut mise en vente en novembre 1953.

Malheureusement, la carrière très prometteuse de Ian Stewart est interrompue après qu'une blessure en Argentine a poussé son père à poser un ultimatum : la course ou l'agriculture. Il raccroche son casque, mais son palmarès exceptionnel lui permet de prétendre au titre de meilleur pilote de l'Ecurie Ecosse jusqu'à Jackie Stewart. Plus tard, tout en gérant les affaires familiales, il conserve des voitures rapides et devient agent nordique pour Maranello Concessionnaires.

XKC 006 a été achetée par Hans Davids des Pays-Bas, un pilote de moto bien connu avant la guerre qui est devenu champion national néerlandais. Davids a poursuivi l'histoire de la voiture en compétition pendant la saison 1954, avec notamment une victoire à Spa (dont subsiste une splendide photo de la Type C couverte d'argenterie et de guirlandes), ainsi que d'autres apparitions à Silverstone, Zandvoort, Oulton Park et bien d'autres encore.

En mars 1955, cette Type C est revenue en Grande-Bretagne, Brian Corser l'ayant acquise pour des courses de sprint, puis une nouvelle propriété britannique est apparue, principalement pour des événements de course de côtes.

Une escale américaine a suivi à partir de 1960, avec David Bevier de New York, puis Robert Allen, qui l'utilisait apparemment le week-end et pour aller à son bureau de temps en temps !



Elle est retournée en Grande-Bretagne en 1973 via Dan Margulies, rejoignant le célèbre collectionneur Bill Lake, qui a commandé une restauration approfondie et respectueuse à Lynx en 1975 ; La première supervisée par le renommé expert Chris Keith-Lucas. Souvent considérée comme étant fidèle à l'origine et complète, la restauration comprenait notamment un retour du vert au Bleu Métallique Flag, avec une peinture cellulosique commandée au fabricant d'origine, Ault & Wyborg de Glasgow – la teinte exacte étant souvent débattue, il est fort probable que celle de XKC 006 soit la bonne.

Restant en possession familiale pendant plus de trois décennies, puis passant à son fils Bill Lake, elle a finalement été vendue via une grande maison de ventes aux enchères au milieu des années 2000, essentiellement inchangée et intacte. Plus tard, avec l'industriel et financier américain Bill Binnie, elle a été préparée pour la course et a reçu un second moteur, également proposé aujourd'hui.

Acquise par Fiskens en 2010, la XKC 006 a rejoint l'une des collections de Jaguar de compétition les plus importantes et remarquables, et a de nouveau été vue en compétition à Goodwood et lors d'autres événements, semblant « se rappeler son chemin » autour du circuit où elle a couru pour la première fois au début des années 50. Arborant ses deux bandes d'identification « caporal » sur le nez, et entretenue par les experts de CKL Developments, elle reste en parfait état, avec un niveau de patine séduisant à l'extrême.



Allez, soyons fou ! Je prends celle de Fangio XKC 018 et vous celle- là. Ce sera parfait pour des petites balades le dimanche.

Arnaud de Clercq, avec la complicité de Gregor Fiskens