

Les années 50-60 : L'âge d'or des GT - les Anglaises

Après des Allemandes aussi mythiques que les Porsche 356 et 911, ainsi que les deux Mercedes 300 SL, la papillon et le roadster, toutes quatre présentées dans le dernier numéro de Contact XK, traversons la Manche pour découvrir les mythiques anglaises de la Classics Gallery pour la période de *L'âge d'or des GT*. Deux marques, Jaguar et Aston-Martin, parmi les nombreuses marques britanniques prestigieuses, et trois modèles annoncés en première mondiale à Genève.



La Jaguar XK120 de la Classics Gallery
Source : regardpassion.ch - J-Ph Duflon

La Jaguar XK120 :

« D'une allure à vous couper le souffle, c'est tout à la fois un mélange de grâce, d'équilibre, de finesse, de distinction et d'agressivité contenue... La robe est une réussite parfaite, rien à ajouter, pas plus à enlever, et belle sous toutes les coutures ». Tout est dit, on pourrait s'arrêter là, tellement sont justes les mots choisis par notre ami Bernard Viard, dans son livre *Jaguar, Sport et Tradition*, qui a bercé mon adolescence, (eh oui Bernard...). Avec ce livre que j'ai lu et relu, j'ai rêvé qu'un jour peut-être, je serai au volant d'une XK120 !

De Londres ...

Le 27 octobre 1948, c'est au Salon de l'Automobile de Londres à Earls Court, que le public découvre, médusé et enthousiaste, une œuvre d'art au nom de code qui cache une

vitesse de pointe, objet de tous les rêves et quelques spéculations : 120 miles à l'heure, plus de 193km/h !

Le roadster est le résultat d'un développement en un temps record (on parle de 6 semaines !), et même s'il s'agit d'un prototype, les essais, effectués avant sa présentation à Earls Court, répondent aux attentes, et dépassent même les exigences de Sir William Lyons, le patron de Jaguar.

En 1948 et 1949, la production est semi-artisanale : la carrosserie de la voiture est construite avec une structure en bois de hêtre sur laquelle s'assemblent des panneaux en aluminium. Mais très vite, la production s'industrialise, abandonnant l'alu au profit de l'acier sans changement notable de poids, mais qui permet surtout de répondre à la demande et de faire rentrer des devises aux Royaume-Uni.



... à Genève

La gamme s'élargit en 1951 et Jaguar choisit le Salon de l'Automobile de Genève pour présenter la version coupé de la XK 120, la Fixed Head Coupé. Digne héritière du Roadster, le Coupé s'embourgeoise, avec un tableau de bord plaqué en ronce de noyer et des fenêtres abritant les occupants de la pluie et du vent. Sa ligne découle de celle du Roadster, mais avec un habitacle de type bulbe qui n'est pas sans rappeler la légendaire Bugatti Atlantic, tandis que les connaisseurs y voient la digne descendante du projet de SS100 coupé.

Le véhicule présenté sur la Classics Gallery est dans une livrée similaire à celui de 1951, mais il s'agit d'un modèle 1953.

Un nouveau moteur

Le plus remarquable est que la XK120 n'est pas qu'un design, mais aussi un moteur, qui allie l'héritage du passé, avec un vilebrequin à longue course notamment, et une prise de risque indéniable avec le choix d'un double arbre, imposant une fiabilité à toute épreuve, compte tenu du peu de mécaniciens à même de le régler. Ainsi équipée d'un 6 cylindres en ligne de 3.4 litres avec double arbre à cames, la XK 120 profite d'un couple extraordinaire et d'une puissance de 160ch, très rare pour l'époque. Ce choix de moteur était le bon, surtout si l'on voit toutes les déclinaisons que cette motorisation a connues au cours des 30 ans suivantes !

*La Jaguar XK120 sur le stand Jaguar à Genève en 1951
Source : Salon de l'Automobile de Genève*

120 or not 120, this is the question !

A la question posée par un journaliste, « pourquoi 120 », voici la réponse cinglante de Sir William Lyons lui-même : « 120 miles à l'heure évidemment ! ». Encore faut-il le prouver, car seules deux ou trois voitures dites de série, pouvaient à l'époque se targuer d'une telle performance. Le 30 mai 1949, sur une portion d'autoroute à Jebbeke en Belgique, avec la Jaguar XK120 châssis 670002 aux mains de Ron Sutton, le premier essai est de 126,8 miles à l'heure. Une fois allégée de son pare-brise, remplacé par un saute vent, la vitesse de pointe est même améliorée à 132 miles à l'heure, soit 212 km/h !

Pari gagné, oui mais, c'est sans compter sur le scepticisme d'un journaliste-chroniqueur britannique, Harold Hastings, qui, une année après, fait une tentative à Montlhéry peu concluante, atteignant difficilement 190 km/h. Piqué au vif, Jaguar l'enjoint à refaire son essai, mais à Jebbeke. Bon joueur, il accepte et atteint 200 km/h (126,4 miles par heure). L'affaire est classée et plus personne ne contestera la vitesse de pointe de la XK120, record qui sera plusieurs fois amélioré, notamment en 1953 à 141,51 miles par heure, toujours à Jebbeke. Différentes générations de plaques apposées sur la boîte à gants commémorent ces exploits.

Des résultats sportifs ...

Trop belle et trop confortable pour être sportive est le reproche que la XK120 subit dès son annonce. Une initiative privée hasardeuse et prématurée en 1950 aux 24 Heures du Mans se solde par un échec, mais permet de tirer quelques enseignements et surtout de donner des idées...

Le premier trophée viendra toujours en 1950 au Rallye des Alpes avec Ian Appleyard, gendre de Sir William Lyons au volant de la fameuse XK 120 immatriculée NUB 120 et la propre fille de Sir William Lyons, Patricia comme co-pilote !

L'année suivante, la XK120 C (C pour Compétition) aux mains des pilotes d'usine Walker et Whitehead gagnent les 24 Heures du Mans, se payant le luxe de mettre plus de 10 tours aux second et troisième, une Talbot Lago T26 GS et une Aston Martin DB2. On connaît la suite, 4 victoires viennent s'ajouter à celle de 1951, avec ce moteur et les Type C, puis D en 1953, 1955, 1956 et 1957.



Ian Appleyard & Pat Lyons rayonnants après une victoire

Source : Jaguar Heritage

132.6 M.P.H. ON PUMP PETROL

On May 30th, 1949, an entirely standard Jaguar 3½ litre XK 120 Sports Two-Seater, running on pump fuel, attained a speed of 132.6 m.p.h. over a flying mile on the Jabbeke-Aeltre Road in Belgium. This speed was officially timed by the Royal Automobile Club of Belgium and is the fastest ever recorded by a standard production unsupercharged car.



La vitesse de pointe comme argument commercial
Source : Jaguar Heritage

... et le choix des stars

Avant même ces résultats sportifs, le gotha mondial, stars du cinéma, écrivains, industriels, et les gouvernants de ce monde, s'arrachent la XK 120. Un mythe est né, la marque Jaguar fait son entrée fracassante dans l'Histoire de l'automobile mondiale, même s'il ne faut pas oublier que ses aïeules, les SS90 et SS100, avaient de qui tenir !

Un coup marketing exceptionnel signé Lyons

La XK120 lance la marque Jaguar dans un marché du juste-après-guerre souffrant pourtant de mille maux, dont les restrictions de matières premières, mais qui aspire manifestement à faire rêver. L'accueil du public comme de la presse à

Earls Court donne des ailes à Sir William Lyons qui met son entreprise en ordre de bataille pour transformer l'essai, comme on le dit dans le pays du rugby. Hormis les qualités de la XK120, il faut souligner que lancer une voiture à moins de 1000 pounds relève aussi d'un flair commercial remarquable, combiné à une rigueur de gestion inouïe.

Il fallait tout de même un sacré courage et une sacrée poigne pour mener à bien un projet aussi ambitieux.

La direction actuelle de Jaguar, s'il en existe encore une, ferait bien de s'inspirer de son fondateur plutôt que de quitter le bateau alors qu'il coule suite aux courts-circuits électriques volontaires !



Une photo culte de l'histoire automobile
Source : Jaguar Heritage

L'annonce la plus marquante de l'histoire automobile mondiale à Genève

Le 15 mars 1961, à la veille de l'ouverture du salon de l'Automobile de Genève, la Jaguar type E Coupé est présentée à la presse par le fondateur de Jaguar, Sir William Lyons. C'est l'une des annonces les plus marquantes de l'histoire de l'automobile mondiale qui s'est jouée aux parcs des Eaux-Vives à Genève ce jour-là, tant par le caractère exceptionnel de cette voiture qui révolutionnait l'art automobile que par la théâtralité de la présentation voulue par le Patron de Coventry.

Dans les heures qui suivent, la photo fait le tour du monde et la Jaguar type E immatriculée 9600 HP couleur *gun metal* entre au panthéon de l'histoire automobile. Cette photo est encore aujourd'hui considérée comme LA photo emblématique du mythe.

« La plus belle voiture du monde » selon Enzo Ferrari

La forme de la type E est évidemment saisissante, tant elle est radicalement différente de ses concurrentes et de la fameuse XK qu'elle est appelée à remplacer. Pourtant connu pour être très avare en compliments, à fortiori sur les voitures concurrentes, Enzo Ferrari s'exclamera lorsqu'il voit la voiture : « C'est la plus belle voiture au monde ». Sir William Lyons, aux commandes de Jaguar a dû boire du petit lait !

Un succès foudroyant

Dans les jours qui suivent, c'est le rush sur le stand Jaguar au Salon de Genève. Il faut être dans le haut de la liste des commandes pour espérer obtenir une type E dans un délai raisonnable. Jacques Charrier, acteur et mari de Brigitte Bardot, quitte le plateau du film qu'il tourne à Rome pour un aller-retour à Genève, afin d'essayer et commander une Jaguar type E. Il sera le premier propriétaire d'une type E française avec le châssis 885006. Durant l'année, Frank Sinatra entre dans le showroom du dealer Jaguar sur Sunset Boulevard et dit au vendeur « Je veux cette voiture, et je la veux de suite... ». Le vendeur refuse, car c'est sa seule voiture de démonstration ! En fait, les premiers clients de la Type E ont été choisis par Jaguar !



Couverture du livre de Bernard Viard qui devrait être dans toutes les bibliothèques des propriétaires de XK !

Une motorisation dans la continuité

On ne change pas un moteur qui gagne ! Sous l'interminable capot moteur de la type E, sujet à tous les fantasmes, se trouve le fameux 6 cylindres en ligne double arbre à cames de 3.8 litres. Il sera remplacé en 1964 par le 4.2 litres. Finalement, en 1971, c'est le V12 qui équipe la dernière génération de type E, qui a pris de l'embonpoint, compte tenu notamment des restrictions américaines en matière d'homologation.



La 9600 HP sur la Classics Gallery avec son propriétaire Phil Porter et l'organisateur de la Classics Gallery Jean-Pierre Mitard
Source : regardpassion.ch - J-Ph Duflon

L'extraordinaire 9600 HP sur la stand de la Classics Gallery

L'histoire de cette voiture est hors du commun. La type E immatriculée 9600 HP porte le numéro de châssis 885002. C'est la voiture qui illustrera tous les reportages concernant cette annonce, mais elle est aussi la plus ancienne type E jamais construite. Elle est la voiture d'essai qui

atteint les fameux 150 miles à l'heure sur l'autoroute M1 en Angleterre. Elle est conduite par les plus grands noms de la marque : Sir William Lyons, Sir Stirling Moss, Tony Brooks, Bill Heynes, 'Lofty' England, Raymond Baxter, John Bolster, Bill Boddy, Norman Dewis et bien sûr Bob Berry.

Une venue à Genève rocambolesque de la 9600 HP

Partie par la route de Coventry en Angleterre la veille au soir de la présentation du 15 mars, elle est sur le dernier ferry du jour à Douvres. Au volant, Bob Berry, pilote d'usine à ses heures, traverse la France de nuit, dans le brouillard et la neige, à une allure effrénée digne d'une course contre la montre. Arrivé selon la légende à Genève dans les locaux du garage Claparède de Marcel Fleury 30 minutes avant la présentation à la presse, la voiture est nettoyée, puis arrive au jardin des Eaux-Vives, pour ce qui restera l'une des annonces les plus marquantes de l'histoire automobile mondiale.

77RW : le premier roadster type E

La demande d'essai (eh oui, à l'époque, les clients pouvaient tester les voitures en marge de l'exposition) est si élevée que Sir William Lyons donne l'ordre à Coventry d'envoyer une autre voiture, le roadster 77RW. A l'instar de Bob Berry deux jours avant, mais par un autre itinéraire, Norman Dewis prend la route depuis Coventry, arrive juste à temps pour prendre le ferry vers Ostende, puis rejoint Genève en 17 heures. A peine arrivé, il présente la voiture sur les routes de la campagne genevoise pour démontrer les capacités du bolide.



Norman Dewis aux côtés de la RW77, en arrière-plan la 9600HP
Source : Jaguar Heritage



*La première mondiale avec châssis 855 005 au Palais des Eaux-Vives
Source : Jaguar Heritage*

L'oubliée : la type E, châssis 880005 vraie première présentée

Contrairement à ce que beaucoup pensent, c'est le châssis 885005 qui fut théâtralement présenté aux invités à l'intérieur du Palais des Eaux-Vives. Sous l'égide du SMMT (Society of Motor Manufacturers and Traders), près de 200 invités de la presse et du monde automobile se pressent dans une salle du Palais des Eaux-Vives. Au signal donné par Sir William Lyons,

le couvercle d'une boîte en bois se lève, les panneaux de côté tombent et l'assistance découvre la Jaguar type E coupé *gun metal*, châssis 885005. Ce n'est pas la 9600 HP ! Celle-ci attend dans les jardins. Plus tard dans la nuit, le châssis 885005 est déplacé et positionné sur le stand Jaguar, alors qu'elle était arrivée sagement dans un camion quelques jours avant au garage Claparède pour y être stockée à l'abri des curieux.



*Le châssis 855 005 sur le stand Jaguar du Salon de l'Automobile de Genève en 1964
Source : Jaguar Heritage*

Un succès sur la durée

En plus d'être entrée dans la légende automobile par la grande porte, la Jaguar type E est un succès commercial, résultat aussi du génie marketing de Sir William Lyons. En plus des performances qui la place dans le haut du panier et des formes qui font rêver, la type E est deux fois moins chère que ses concurrentes directes que sont les Aston Martin DB4, Ferrari 250 et Mercedes 300 SL. Cette stratégie de prix qui avait fait ses preuves avec la XK 120 contribue évidemment au succès de la type E. 72'000 Jaguar type E seront vendues de 1961 à 1974, dont 60% aux Etats-Unis.

Avec les Jaguar XK 120 et Type E, l'histoire du Salon de Genève et de Jaguar sont indissociables dans l'histoire automobile mondiale.



*Aston Martin DBR1 à la lutte avec la Jaguar Type D
Source : Aston Martin Heritage Trust*

Aston Martin : L'ambition d'un homme

Né en 1904 et issu d'une famille d'industriels anglais actifs dès le milieu du 19ème siècle dans la fabrication d'engrenages notamment pour les métiers à tisser, Sir David Brown reprend les rênes de l'entreprise familiale à la mort de son père en 1931. Durant l'entre-deux-guerres, il développe en association avec Harry Ferguson un tracteur et continuera après-guerre ses activités dans le domaine des machines agricoles. Mais c'est un passionné d'automobile et il rachète coup sur coup, en 1947, Aston Martin et Lagonda. Il n'aura alors de cesse jusqu'à sa mort de développer la marque Aston Martin. Les lettres magiques DB qui dénomment les modèles de la marque sont simplement ses initiales !

Des succès en course

Durant les années 50, Aston Martin est à la lutte dans les courses de vitesse et d'endurance avec Jaguar et Ferrari. Aston Martin rencontre un réel succès en compétition avec la DBR1. En 1959, Carroll Shelby, associé à Roy Salvadori, remporte les 24 Heures du Mans. Aston Martin gagne la même année le Championnat du Monde des voitures de sport, avec au volant d'autres noms prestigieux tels que Stirling Moss, Jack Brabham, Jim Clark, Paul Frère et Maurice Trintignant !

La DB 4 : Une voiture complètement nouvelle...

En parallèle de ses succès de la fin des années 50, il faut renouveler la gamme vieillissante des DB2/4 et DB Mark III. 1958 marque un tournant dans l'histoire d'Aston Martin avec la présentation au Salon de l'Automobile de Paris de la DB 4. La DB 4 est d'abord révolutionnaire par sa ligne moderne qui rompt avec celle initiée par la DB2.

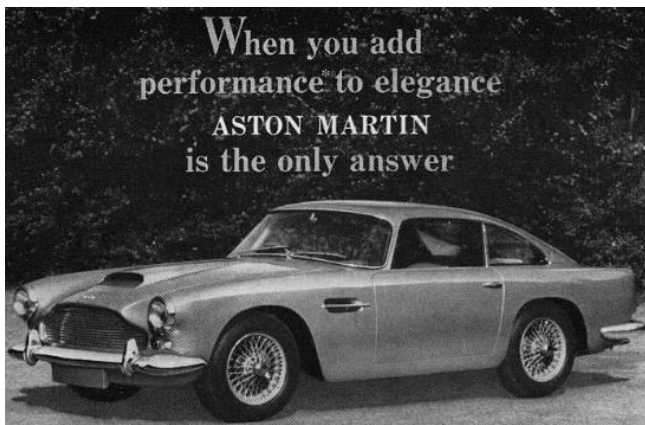
Son châssis est nouveau, tout comme sa carrosserie Touring Superleggera, constituée d'une ossature en tube d'acier recouvert de panneaux de carrosserie en aluminium. Ce brevet de Carrozzeria Touring fera le bonheur d'Aston Martin jusqu'au DB6.

... équipée d'un moteur nouveau !

Le moteur est l'œuvre de Tadek Marek, qui venait de significativement revitaminé le moteur de la DB Mark III. La DB 4 est équipée d'un 6 cylindres en ligne de 3.7 litres, double arbre en tête et deux carburateurs SU, ce qui permet de développer 240 chevaux et d'atteindre une vitesse de pointe de 225km/h. Une boîte de vitesses à 4 rapports fournie par David Brown Corporation complète l'ensemble à la fois sportif et luxueux. Finalement, c'est la première voiture entièrement construite à Newport Pagnell au Pays de Galles dans l'usine Tickford, qui vient d'être acquise par Aston Martin.



*Carroll Shelby, cigarette à la bouche, conduit son co-équipier Roy Salvadori et Sir David Brown dans les paddocks après la victoire de 1959 aux 24 Heures du Mans
Source : Aston Martin Heritage Trust*



*Une publicité d'époque qui dit tout !
Source : Aston Martin Heritage Trust*

La DB4 Vantage annoncée au Salon de Genève en 1962

De 1958 à 1963, pas moins de 5 séries ponctuent le rythme d'évolution de la DB4, mais c'est sans nul doute la DB4 Vantage qui marque un tournant dans la gamme. Annoncée en 1962 au Salon de l'Automobile de Genève, la DB4 Vantage se distingue par un moteur équipé de 3 carburateurs SU, lui donnant 25 chevaux de plus. De plus, la carrosserie offre un habitacle plus spacieux. Finalement apparaissent les phares sous globe qui feront la réputation des modèles DB5 et DB6.

De grandes similitudes avec la DB5

Les séries 4 et 5 de la DB 4 ressemblent à s'y méprendre à sa digne descendante, la planétairement connue DB5 de James Bond ! D'extérieur, la seule différence avec les premières DB5 est l'accès des deux côtés aux réservoirs d'essence. Viendront ensuite les badges distinctifs DB5 sur les ailes avant et sur le panneau de coffre. L'évolution majeure de la DB5 vient de sa motorisation, avec toujours le 6 cylindres de Tadek Marek, mais avec une cylindrée qui passe à 4 litres, renforcée par 3 carburateurs SU, pour une puissance de 282 chevaux. Un bon en avant est fait avec une boîte ZF 5 rapports ! L'intérieur s'enrichit en particulier de vitres électriques.

Un modèle rarissime sur la Classics Gallery

Parmi les 1'100 DB4 produites, seules 136 DB4 Vantage (en séries 4 et 5) sont produites, et seulement 11 de la série 4 sont des conduites à gauche, dont celle présentée sur la Classics Gallery ! En clair, une voiture d'autant plus rarissime qu'elle fut livrée neuve en Suisse à l'entrepreneur genevois Georges Filipinetti, concessionnaire Ferrari et surtout fondateur de l'écurie de course de renom. Plusieurs pilotes célèbres ont couru au sein de la Scuderia Filipinetti, parmi lesquels Jo Siffert, Phil Hill, Jim Clark, Ronnie Peterson, Herbert Müller. Ce dernier gagna avec Willy Mairesse la Targa Florio en 1966 au volant d'une Porsche 906 Carrera.



*La DB4 Vantage de la Classics Gallery
Source : Emil Frey Classics*

A suivre....

Dans la prochaine édition de Contact XK, vous retrouverez les Italiennes de l'âge d'or des GT, avec trois des marques les plus mythiques de l'histoire de l'automobile mondiale et quatre modèles tous présentés pour la première fois à au Salon de Genève