

JAGUAR XK120 MODIFIEE OU D'ORIGINE ?

Une XK modifiée vaut-elle mieux qu'une originale ?

Standard ou modifiée ? Le débat fait rage lors des nombreuses rencontres de clubs entre puristes, qui défendent l'authenticité à tout prix, et ceux qui pensent qu'il est possible d'améliorer la version d'usine.

Il est tout à fait d'actualité car la FFVE considère qu'une voiture modifiée ne peut obtenir une carte grise collection. Certains experts et assureurs refusant également de considérer une voiture modifiée comme conforme au type Mine.

Le sujet est loin d'être clos.



Lorsque le modèle XK120 de la firme a été lancé en 1948, il représentait une étape cruciale pour l'entreprise.

Au total, environ 30 000 XK ont été fabriquées chez Browns Lane avant que la Type E ne prenne le relais en 1961.

Aujourd'hui, le nombre de passionnés de voitures anciennes a considérablement augmenté et ils demandent plus de performance et un meilleur confort, surtout parmi ceux qui n'ont jamais conduit que des voitures modernes.

Les professionnels ont suivi et les dernières décennies ont vu une croissance massive du nombre de spécialistes proposant une multitude de modifications pour permettre aux propriétaires de XK d'en tirer davantage.

Freins améliorés, vase d'expansion, boîtes à cinq rapports, allumage électronique et direction assistée sont des modifications courantes mais toutes ne sont pas de bon goût.

Sans même évoquer les XK électriques, certains ont profondément modifié leurs XK en remplaçant le moteur par un V12 ou en ajoutant un train arrière de Type E ! Des chantiers titanesques bien éloignés de l'esprit de la XK.

Le phénomène n'est pas vraiment nouveau et c'est un passionné de XK qui a tenté de définir des limites discrètes au début des années 1990 : Nigel Dawes.

Pour en convenir, le mieux est de comparer les caractéristiques des quelques voitures qu'il a produites, les Dawes' XK120 avec une version standard du coupé.



À l'époque, Nigel était un collectionneur et un négociant de voitures exotiques. Son idée d'améliorer mécaniquement et esthétiquement le coupé XK120 pour répondre à ses propres goûts est à l'origine d'une série d'une demi-douzaine d'exemplaires.

« Je voulais le faire uniquement pour moi » explique Nigel, « mais ensuite des amis ont commencé à me demander si je pouvais en faire une pour eux, et ainsi de suite. Nous avons réalisé finalement six coupés 120. »

La beauté de toute modification réside souvent dans l'œil de celui qui la regarde, mais les XK Dawes proposent une série de raffinements esthétiques et de confort exécutés avec goût, ce qui les rend très recherchées.

À tel point que le concept 'Dawes' a été repris par d'autres, avec de nombreuses XK modifiées affichées comme 'spécification Nigel Dawes'.

Par exemple, le spécialiste Jaguar Classic Motor Cars a construit six autres coupés selon la même configuration, avec l'approbation de Nigel.

Pour comprendre pourquoi sa formule a connu un tel succès durable, Classic & Sports Car a réuni la dernière des XK120 originales de Nigel avec un exemplaire très standard.

La 120 coupé est considérée par de nombreux passionnés comme la plus belle de toutes les XK.

Sa ligne de toit compacte met en valeur la forme de la voiture, plutôt que de la déformer comme beaucoup de versions à capote, tout en évoquant de profil la ligne élégante d'une Bugatti Type 57 Atalante.

C'est pourquoi, lorsque Nigel a voulu créer l'XK ultime, il choisit le coupé.

L'intérieur du coupé 120 standard est bien équipé, mais les conducteurs de plus d'1m70 peuvent avoir du mal à se glisser derrière le grand volant qui dépasse beaucoup du tableau de bord.

KS F 7, la voiture objet de cet article, a été achetée aux enchères. Elle appartenait auparavant au pilote de l'Ecurie Ecosse, Ian Stewart.

*« C'était sa voiture personnelle pour aller sur les circuits » explique Nigel.
« À l'époque, il y avait une liste d'attente, mais les pilotes de l'Ecurie Ecosse pouvaient obtenir des XK directement à l'usine. »*

Comme pour chaque voiture Dawes, une reconstruction complète du châssis a été effectuée, en commençant par un soudage par point continu de tout le châssis pour améliorer sa rigidité torsionnelle. Une tâche laborieuse que l'usine n'aurait jamais envisagée.



La reconstruction du châssis met en avant les premières améliorations Dawes : barres de torsion de compétition, barre anti-roulis plus importante à l'avant pour réduire le roulis et rigidifier la suspension, ainsi que des barres anti-roulis arrière, des amortisseurs télescopiques Spax réglables, et des barres anti-rapprochement.

La direction a été remplacée pour plus de précision, tandis que les freins à tambour, sujets au fading, ont laissé la place à des disques à double assistance, avec des étriers à quatre pistons à l'avant.

Tout cela visait à gérer la puissance supplémentaire d'un moteur de 3,8 litres, équipé d'une culasse C-type à grosses soupapes, alimenté par des carburateurs SU sand-cast de 2 pouces, associé à une boîte de vitesses Jaguar à overdrive entièrement synchronisée.



Améliorer le comportement, la tenue de route et le freinage d'une XK ne sont pas des nouveautés, mais ce qui distingue les voitures préparées par Dawes, ce sont les touches artistiques.

Nigel Dawes ne s'est pas arrêté là et, en bon orfèvre, il a réfléchi à l'esthétique de ses voitures. La « quincaillerie » brillante, comme les poignées de portes, les pare-chocs et les socles des feux arrière, sont désormais moulés en aluminium pour en réduire le poids.

Même les barres de fixation de pare-chocs sont en aluminium, et les vitres – sauf le pare-brise – sont en Perspex.

Sous le capot ventilé, de nombreux éléments inspirés de la course sont présents : bouchon d'huile façon Le Mans, double bobines, radiateur en aluminium, radiateur d'huile et un support pour un jeu de bougies de rechange.

La boîte à air intègre un tube provenant d'une grille de ventilation spéciale comme sur les XK du Mans et des modifications aux événements de la jupe avant alimentent les freins en air.

Le bouchon de réservoir de carburant de style Le Mans est encastré, complété par une grille de calandre grillagée à la place des barres d'origine.



Mais c'est à l'intérieur que le souci du détail de Nigel et son perfectionnisme ont le plus d'impact, avec de nombreuses améliorations ajoutées à une ambiance déjà luxueuse.

Il y a plus de cadrans, notamment un indicateur de pression et de température d'huile séparés devant le pilote, un compteur de vitesse de type D et un compte-tours.

Une nouvelle console centrale abrite un chronomètre, un Halda SpeedPilot, et une lampe de carte séparée ainsi que des voyants bleus qui renforcent l'ambiance rallye.

Un robinet de carburant encastré dans le plancher et un coupe circuit sont également présents.

La XK120 Dawes dispose aussi d'une boîte à outils à deux tiroirs dans le coffre, ainsi que des signatures du pilote Ian Stewart d'Ecurie Ecosse et de l'ancien pilote d'essai Jaguar, Norman Dewis.

Placée à côté d'un coupé d'origine de 1953, de couleur Birch Grey, dotée de jantes pleines en acier la voiture de Dawes paraît un peu caricaturale. Néanmoins, on ne peut s'empêcher d'admirer la qualité de la réalisation.

Le cuir est partout, même sur le haut du tableau de bord. D'autres détails surprennent, incluant une cavité derrière les sièges pour ranger les cartes, et un retardateur d'éclairage de courtoisie pour éviter de chercher ses clés dans le noir.

Le tout est complété par des jantes en fil Borrani de 5½ pouces (½ pouce de plus que la norme), plus légères grâce à leur construction en aluminium, ce qui réduit le poids non suspendu.

La peinture vert métallisé a la même teinte que celle de l'Aston Martin Project 215, que Nigel a possédée autrefois.

Il a également poussé plus loin le design de William Lyons en créant une ligne de pliure où le capot se fond dans l'aile, au lieu de la courbe serrée d'origine.

L'intérieur modifié de la Jaguar XK120 Dawes arbore des cadrans de type D et un volant en bois plus proche du tableau de bord.

Pour moi, c'est un peu trop pour une voiture aussi historique, car cela frise la personnalisation, mais cela est né de l'œil critique de Nigel.

« Lyons était un styliste brillant », dit-il, « mais je voulais améliorer le design en mettant en valeur les lignes de la XK120. »



Dans le coupé standard

Aucune des voitures Dawes n'a été officiellement testée sur route pour mesurer d'éventuelles améliorations de performance, mais une sortie dans la version standard donne une idée de la différence de caractère.

Et le simple fait de monter dedans donne la première indication de pourquoi tant de XK sont modifiées : la difficile installation à bord dès qu'on dépasse 1,70m.

Heureusement, cet exemplaire dispose de sièges baquets d'époque, offrant un peu plus d'espace, mais il reste difficile à conduire – surtout en raison de la taille du volant.

Le moteur démarre avec ce grondement twin-cam caractéristique, mais en version de 160 ch à petits arbres à cames, il est incroyablement doux.

On démarre et on ressent une autre expérience typique Jaguar avec la boîte Moss, lente et bruyante.

Elle n'est pas imprécise mais il faut bien la connaître tout comme la direction à circulation de billes Burman lourde, nécessitant des gestes subtils et constants pour suivre la bonne trajectoire.

Avec des pneus radiaux modernes, la voiture garde bien sa trajectoire en virage mais la suspension reste souple et la carrosserie a un peu de roulis à haute vitesse.

Les freins à tambour sans assistance donnent aussi une sensation de contrôle rassurante si l'on appuie fort, même s'ils sont lourds.

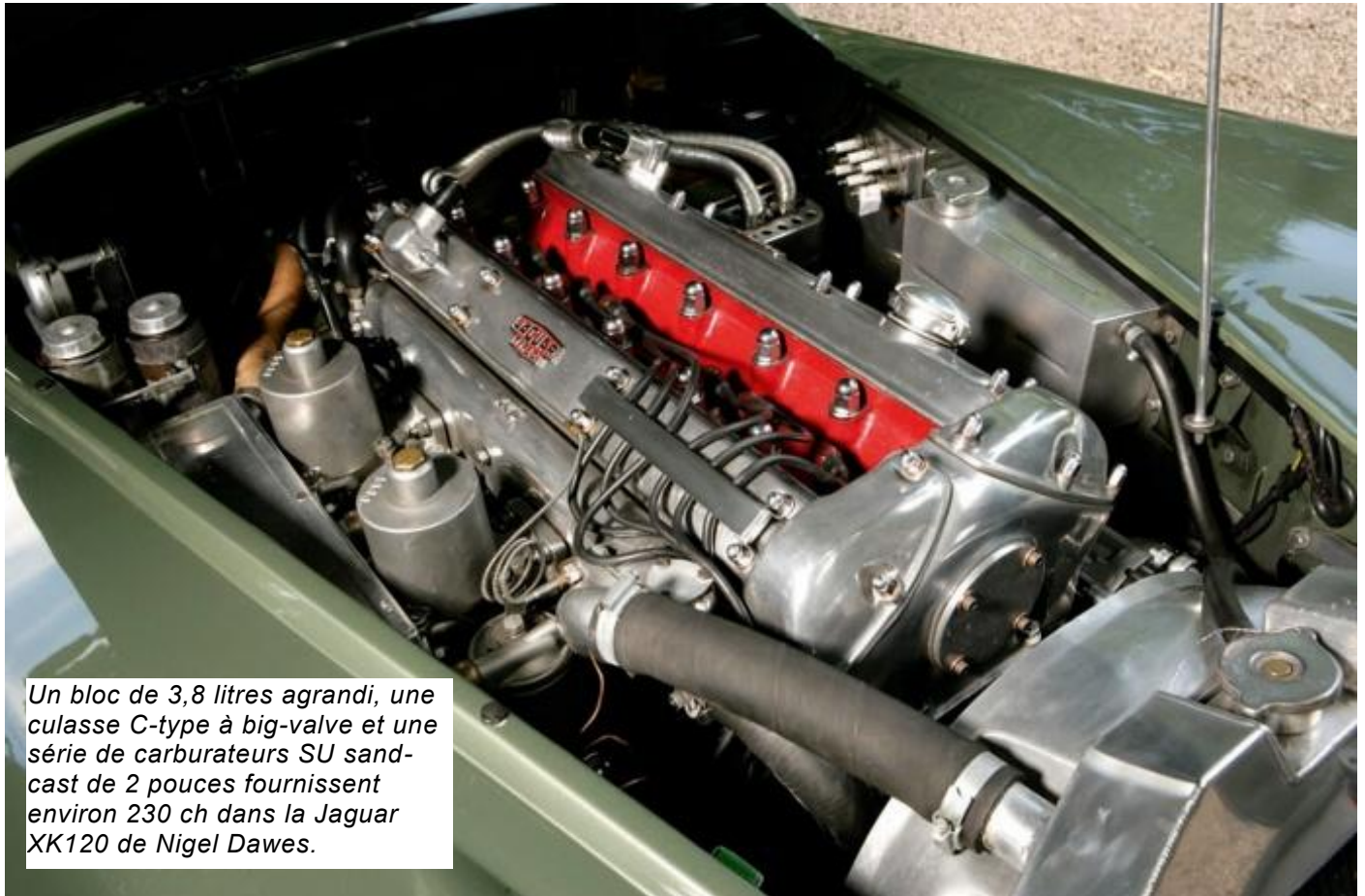
Cela correspond à l'harmonie du caractère de cette voiture standard, où chaque composant semble conçu pour effectuer son travail efficacement.

En montant dans la Dawes XK...

On est frappé par l'espace supplémentaire, rendu possible par des modifications au compartiment arrière qui permettent aux baquets de reculer de quelques centimètres.

Associé à une colonne de direction plus courte (un avantage du passage à une direction à crémaillère), cela permet aux grands de s'installer confortablement, et les larges pédales en alliage percé sont plus rassurantes que celles d'origine.

La boîte de vitesses entièrement synchronisée paraît aussi plus robuste, ce qui est rassurant face à la puissance supplémentaire.



Un bloc de 3,8 litres agrandi, une culasse C-type à big-valve et une série de carburateurs SU sand-cast de 2 pouces fournissent environ 230 ch dans la Jaguar XK120 de Nigel Dawes.

Lorsque le six cylindres à la sonorité envoûtante monte en régime, on profite d'un couple impressionnant. Le moteur s'exprime avec un grondement doux qui évolue en un rugissement plus sourd à haute vitesse, grâce aux arbres à cames de type D.

Mais ce qui impressionne vraiment, c'est le comportement routier : la suspension plus ferme et la direction plus précise limitent le roulis et offrent une meilleure stabilité, surtout si la voiture est brusquement déstabilisée en virage.

Les freins à assistance hydraulique sont très puissants, avec une action plus progressive que les tambours d'origine. Ils génèrent une confiance énorme : on a l'impression qu'elle peut aller aussi vite qu'on ose la pousser.

Classic Motor Cars ne modifiera peut-être pas les quelques voitures prévues avec le même souci du détail mais ils intégreront certainement les mêmes modifications techniques y compris en améliorant la géométrie de la suspension de l'XK et en ajoutant un différentiel à glissement limité et une direction assistée et peut être en option la climatisation.

Qu'en dites-vous ?

Arnaud de Clercq avec la complicité de Graeme Hurst pour Classic and Sport Car

Caractéristiques techniques

Vendu/nombre construit : 1951-1954 / 2672 [1988-1996 / six]

Construction carrosserie en acier, châssis en échelle en acier

Moteur : bloc en fer, culasse en alliage, 3442 cm³ en ligne six, double carburateurs SU de 1¾ pouces [3781 cm³ avec culasse C-type, SU sand-cast de 2 pouces]

Puissance maximale : 160 ch @ 5200 rpm [environ 230 ch]

Couple maximal : 195 lb-pi @ 2500 rpm [non applicable]

Transmission : boîte manuelle 4 vitesses, propulsion arrière [quatre vitesses entièrement synchronisées avec overdrive]

Suspension : avant indépendante, bras triangulaires, barres de torsion, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis [barres de torsion de compétition, amortisseurs à gaz] arrière à essieu rigide, ressorts semi-elliptiques, amortisseurs à levier [barres anti-tramp, amortisseurs télescopiques à gaz]

Direction : à crémaillère à recirculation de boule [crémaillère et pignon]

Freins : à tambours [disques, avec assistance]

Longueur : 4,40 m / Largeur : 1,57 m / Hauteur : 1,36 m / Empattement : 2,59 m

Poids : 1295 kg

0-100 km/h : 12 secondes

Vitesse maximale : 193 km/h [210 km/h (estimation)]

Prix neuf : 1694 £ [prix en 1988 environ 60 000 £]

