JAGUAR XK120 BAROU

Témoin d’une époque florissante, la Carrosserie Barou a façonné tout type de véhicule, du deux roues à l’utilitaire, en passant par les sportives et les voitures de prestige, comme les XK120.



La société Barou, située à Tournon-sur-Rhône dans l’Ardèche, fut fondée par Jean Barou quelques années avant la Deuxième Guerre mondiale. Pendant l’occupation allemande, elle acquit une excellente réputation en produisant des vélos cargo et des carrosseries de camion.

Après la libération, Barou offrit ses services à ceux qui voulaient carrosser des véhicules utilitaires parfois pour en faire camions publicitaires ainsi que des châssis automobiles de la production d’après-guerre ou réaliser des petites barquettes de compétition à partir de Fiat et de Simca.

C’était une entreprise relativement modeste si on la compare aux autres grands carrossiers de l’époque. L’entreprise a aussi signé de rares et audacieuses carrosseries pour des voitures de tourisme d'exception.

Il a ainsi travaillé sur des Delahaye, des Talbot-Lago, une Jowett préparée pour le Montecarlo, sans oublier bien sûr trois Jaguar !

Les lignes d'une Talbot-Lago T26 Grand Sport Coupé de 1949 dessinée et construite par Jean Barou rappelle d'ailleurs étrangement, du moins dans la partie inférieure de sa carrosserie, une certaine XK 120.





Elle fut offerte aux enchères lors de The Tegernsee Auction de RM Sothebys, le 27 juillet 2024, estimée 1 400 000 € - 1 600 000 € et partie pour 961 250 €.



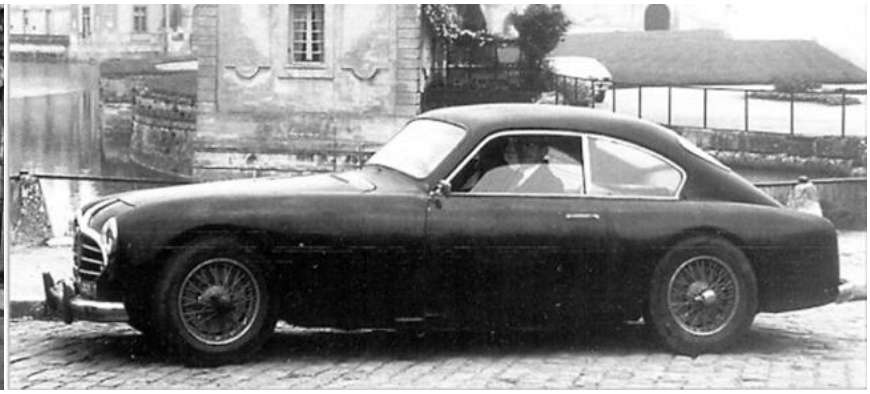
Delahaye 135 M 1950



Talbot Lago T-15 Baby 1955

Cet homme avait du talent et savait s'inspirer du meilleur. Il le prouva à plusieurs reprises avec des Delahaye 135 mais aussi, en 1952, avec une magnifique 235 qui se hissera parmi les plus prestigieuses voitures de l'époque. Ces modèles se distinguent par des lignes originales, pleines d'audace, marquant une signature artisanale bien éloignée des grands noms parisiens de la haute carrosserie de l'époque.





Jowett 1953 au Rallye de Monte Carlo 1952



Simca huit







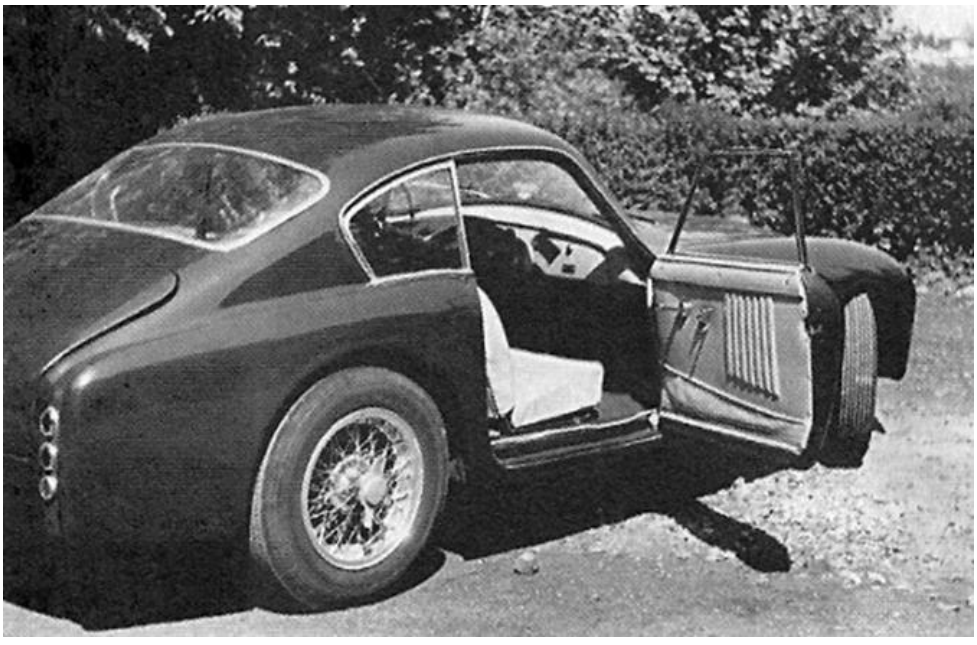
Citroën camping car !

Trois Jaguar XK120 ont été carrossées par Jean Barou



Une berlinette châssis n° 670028.

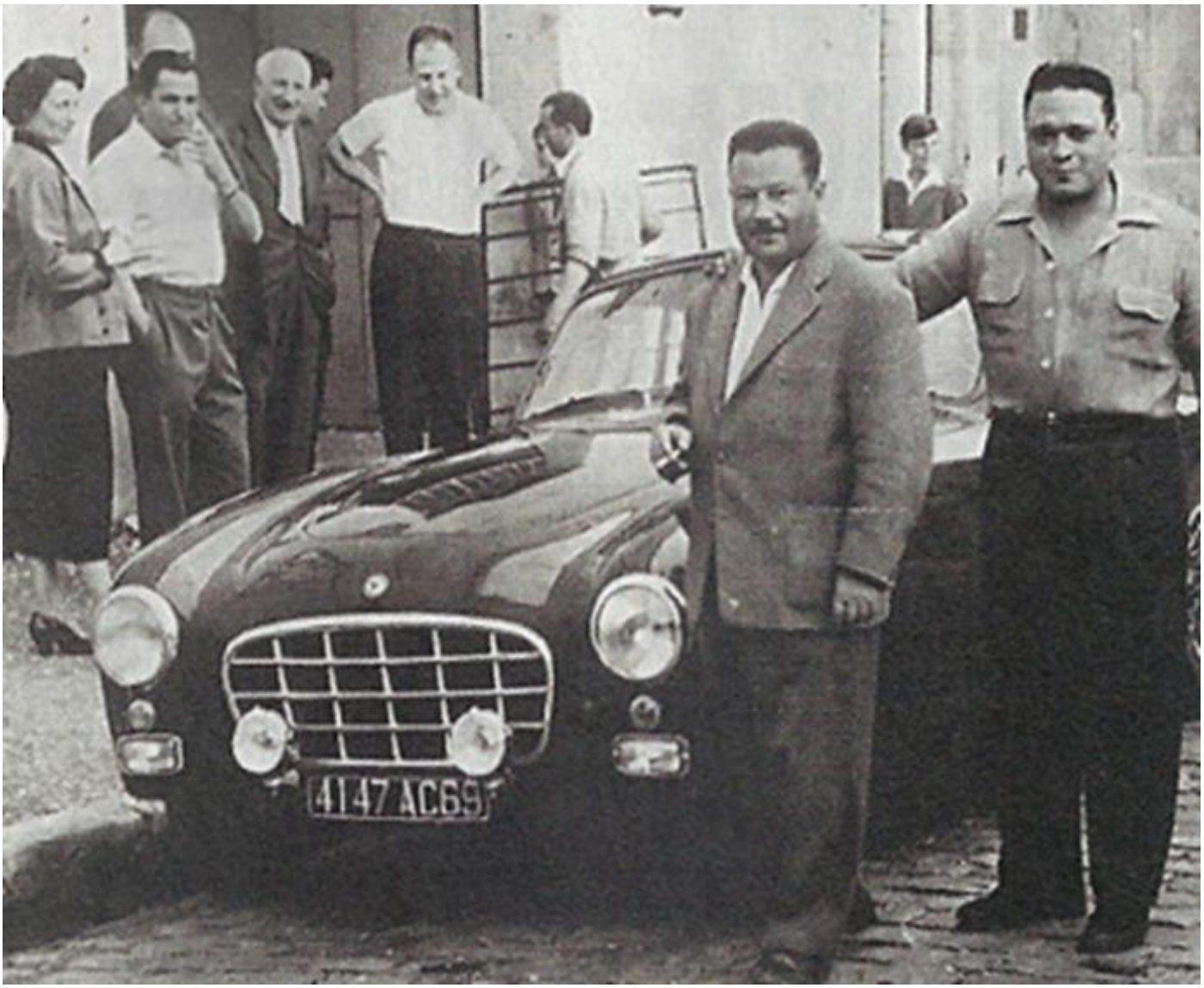
Réemploi de la 120 immatriculée 893 AZ 38 accidentée lors du Tour de France 1951 - carrosserie F1040 moteur W1042-5 couleur battleship grey, cuir rouge, livrée le 28 novembre 1949 à Henry Peignaux dans le goût des berlinettes Ferrari 212 et des carrosseries de Facel Metalon pour l'arrière.



Pilotée par Jean Laroche et Rémi Radix elle se classera 2ème au Liège Rome Liège de 1952. Après ce succès, Henri Pignaux engagea la voiture pour la troisième Carrera Panamericana mais, confronté à des problèmes administratifs, il ne put faire la course.

Un second coupé Châssis n°…….

Quasiment identique avec quelques différences sur la face avant (position et forme rectangulaire des antibrouillards...). Construite pour Robert Babola et Georges Sangan, afin de participer au Lyon-Charbonnières de 1954 puis Jean Rebatel et Peterson alias Ependhal pour la même épreuve en 1955. Elle a disparu.

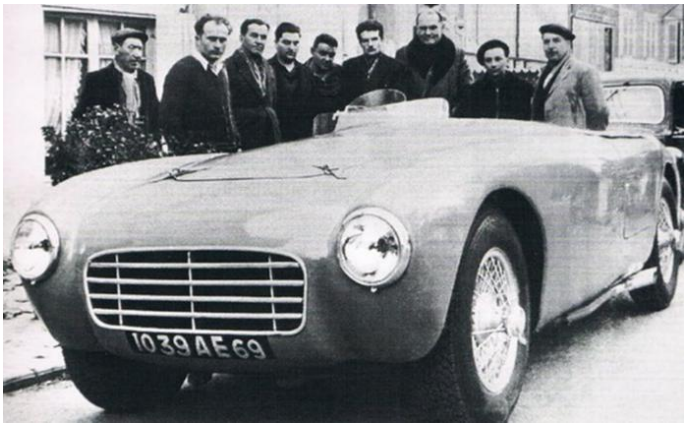




Une barquette châssis n° 660981

Engagée lors du Rallye Lyon Charbonnières 1954. Restaurée dans les années 1980 par Roland Urban et engagée à plusieurs reprises aux Mille Miglia historiques par l'un de ses propriétaires suivants, elle se trouve actuellement en Allemagne.







Le châssis n° 670028



L'étude Aguttes dans le catalogue édité à l'occasion de la vente d'automobiles de collection du départ du Tour Auto, le 7 avril 2025 à Paris a retracé son histoire avec l'aide de son propriétaire, le bordelais Patrick Tap et de Bernard Viart :

« 29 août 1951, Nice. La Promenade des Anglais s'est transformée en parc fermé pour la première édition d'après-guerre du mythique Tour de France Automobile. Au programme de cette incroyable épreuve soutenue – comme la version cycliste – par l'incontournable journal L'Equipe, pas moins de 5 239 km découpés en 6 étapes, comportant au total 7 épreuves de classement (spéciales et circuits). C'est près de



100 concurrents qui s'alignent ce jour-là au départ dans un inventaire automobile digne de Prévert, allant de l'Hotchkiss d'avant-guerre à la dernière Ferrari 212 Export en passant par des 2CV, des Jaguar XK120, des Peugeot 203 ou des Aston Martin DB2. Il faut dire que le règlement de ce premier Tour Auto ouvrait la porte à tous et « sans aucune restriction », puisque réservé « aux voitures particulières de série » qui, par la longue liste des

transformations autorisées, devenaient des « voitures de série spécialement adaptées ». Pour viser la victoire au général, un système de coefficient est mis en place, supposé rééquilibrer les différences entre les autos, notamment au niveau de la cylindrée du moteur. Mais au final, ce sont bien les « grosses cylindrées » qui auront l'avantage, dont les Ferrari et Jaguar XK 120.



C'est justement au volant de l'un des tous premiers roadsters Open Two Seater (caisse aluminium donc), acheté auprès de l'importateur français Charles Delecroix en conduite à gauche que s'aligne Henri Peignaux, performant gentleman driver et concessionnaire Jaguar pour la région lyonnaise, copiloté par Roger Montabert. La voiture, couleur Battleship Grey, se montre dès le départ très performante, emmenée de main de maître par Peignaux. Lors de la deuxième étape, l'équipage réalise en effet le meilleur temps à la course de côte du Col de Peyresourde, dans les Pyrénées, à plus de 75 km/h de moyenne, laissant notamment derrière le futur vainqueur de l'épreuve, « Pagnibon », au volant de sa Ferrari 212. Hélas, dans la troisième épreuve, Montabert sort de la route, Peignaux est gravement blessé, et la voiture sérieusement endommagée. Durant sa convalescence, Peignaux confie la valeureuse Jaguar accidentée (il semble qu'un châssis neuf de remplacement, non frappé, ait été commandé à l'usine) à un ami carrossier ardéchois, Jean Barou, spécialisé dans les véhicules publicitaires et les voitures de sport.







Quelques mois plus tard, c'est gréée en superbe berlinette, au dessin d'inspiration italienne, que la Jaguar revient à Lyon. Peignaux la vend dans cette configuration à l'un de ses clients, également désireux de tâter de la compétition, un Dijonnais du nom de Jean Laroche qui, copiloté par Jean Radix, va prendre le départ du légendaire et très difficile Liège-Rome-Liège 1952. Vu les conditions météo et la dureté de l'épreuve, également appelée Marathon de la Route, qui se court sur route ouverte, en une seule étape de plus de 3 500 km, les compétiteurs aiment y engager des voitures fermées, comme la berlinette Barou, qui dispose également d'un cale-casque pour le copilote, dont le rôle est déjà primordial. L'équipage dijonnais, numéro 82, va réaliser une très belle performance et se hisser à la deuxième place de l'épreuve, derrière la Porsche 356 victorieuse. Cette année-là, sur 125 équipages au départ, on ne compte que 24 finishers…

Barou réalisera encore une berlinette, vue au Lyon-Charbonnières 1954, qui se distingue de la première par une calandre et quelques détails différents. Et également une barquette, aussi engagée au Lyon-Charbonnières, sans plus de succès. Si la deuxième berlinette a disparu, la barquette a survécu, restaurée dans les années 1980 par Roland Urban, spécialiste des Jaguar spéciales, et engagée à plusieurs reprises aux Mille Miglia historiques par l'un de ses propriétaires suivants. Notre sublime et très performante berlinette Jaguar #670028 est revendue en 1952, puis en 1954, avant de sombrer dans l'oubli.



C'est par le biais d'une petite annonce que le propriétaire actuel, (notre ami bordelais, Patrick Tap) amateur éclairé, s'en porte acquéreur. Il fait repeindre la voiture – alors blanche – dans sa teinte rouge actuelle, et s'en sert lors de quelques rallyes, où il croise notamment Roland Urban, qui note la grande authenticité de la voiture, son faible degré d'usure, et ses performances élevées. Des caractéristiques également confirmées par Bernard Viart, le pape des XK (que l'on remercie pour les nombreux éléments fournis). Parmi ses spécificités, on notera entre autres les éléments spécifiques aux early XK, un moteur – matching – très équilibré, des jantes Borrani sur-mesure et deux bobines avec contacteur compétition Souriau…



Arnaud de Clercq