MARATHON MEN

En août 1952, il y a déjà 74 ans, quatre pilotes ont conduit un coupé XK120 pendant sept jours et sept nuits sur le circuit de Montlhéry pour établir plusieurs records de vitesse moyenne. On n'imagine pas aujourd'hui à quel point ce fut un exploit !



« Il était impossible de garder son esprit occupé par ce genre de tâche, » écrit Sir Stirling Moss dans son autobiographie de 1987, ***My Cars, My Career*****.** *« Nous avions une radio bidirectionnelle qui aidait à repousser l'ennui. Nous parlions tout le temps, nous nous appelions par des noms, et racontions même des histoires. »*

Ces mots auraient pu s'appliquer à l'une des premières victoires de Jaguar au Mans ou à n'importe quelle autre course d'endurance, mais ils décrivent en réalité un événement unique de 1952, lorsque, avec trois autres pilotes, il a conduit une XK120 tout à fait standard pendant sept jours et sept nuits pour battre plusieurs records de distance sur le circuit de 2,172 km de L'Autodrome de Linas-Montlhéry.

Ce circuit fait partie de la grande histoire de l'automobile en France. Classé « patrimoine du XXe siècle » en France, le circuit de Linas-Montlhéry dans l'Essonne est devenu mythique au fil des ans.
Il a été construit en 1924 par un ingénieur un peu fou, Alexandre Lamblin, qui voulait rattraper le retard de la France en termes de circuit automobile et en implanter un en région parisienne.



Ce marathon d'une semaine a mis en évidence la fiabilité de la XK120 de façon probablement plus significative que n'importe quelle course.



Ce défi, car cela en était vraiment un, était une idée du pilote Leslie Johnson, qui avait remporté la première course de la XK120 à Silverstone en 1949, avant de terminer cinquième aux Mille Miglia l'année suivante.

Ce n'était pas la première fois que Johnson entreprenait un long raid. En septembre, Stirling Moss et lui, alors jeune de 21 ans et nouvellement engagé chez Jaguar, ont conduit un roadster XK120 à carrosserie en aluminium, JWK 651, pendant 24 heures sur L'autodrome de Linas-Montlhéry. Bien que leur objectif fût une vitesse moyenne de 100 mph, ils ont en réalité atteint 107,46 mph soit 172,93 km/h. Johnson est revenu à Montlhéry l'année suivante avec la même voiture pour établir un nouveau record d'une heure à 131,83 mph soit 212,15 km/h !

Mais en 1952, Johnson a prévu quelque chose de bien plus ambitieux, qu'il a décrit comme *« à fond pendant toute la semaine »*. Il a convaincu William Heynes, directeur technique de Jaguar, de lui prêter une voiture, une XK120 FHC bronze (numéro de châssis 669002), qui était le deuxième coupé à conduite à droite produite, que Heynes utilisait alors.



Immatriculée LWK 707, elle a été améliorée avec une radio Pye bidirectionnelle, de grands réservoirs d'essence, un bouchon de réservoir à ouverture rapide, deux phares supplémentaires, un antibrouillard SFT 700 et un à longue portée SLR700, deux lampes sous le capot (dont une pointée vers la jauge d'huile), un carter d'huile plus grand et un essuie-glace supplémentaire pour améliorer la visibilité sur l'anneau inclinée. Elle comportait également un rapport final de pont optionnel de 2,27:1 pour une vitesse élevée, ainsi que des jantes à rayons pour favoriser le refroidissement des freins.



Cependant, le moteur était presque standard. Numéroté W44411-8, sa cylindrée et sa compression restaient inchangées à 3 442 cm³ et 8:1. Les carburateurs étaient des modèles de production H6 avec des filtres « pancake » de chez AC, et la culasse était d'origine. À l'exception de l'installation de culbuteurs de compétition, les seules autres modifications étaient des paliers principaux et de manetons en plomb-indium, ainsi que l'installation de pistons en acier à jupe solide Brico C-type. Sur le banc d'essai, la puissance maximale du moteur était de 175,5 chevaux à 5 000 tr/min. La 120 était munie de l'autocollant du BRDC, le British Racing Drivers Club. Les pétroliers dont ESSO tenaient à s'associer à la marque Jaguar dans les publicités de l'exploit.

Après l'événement de 24 heures en 1950, Moss souhaitait participer à nouveau. *« Je pensais que c'était une activité plutôt amusante »*, a-t-il confié lors d'une interview en 2008, *« et quelque chose que l'on ne fait pas tous les jours dans sa carrière. Je pensais aussi que ce serait une énorme réussite pour une voiture britannique. »*



En plus de Moss, Johnson a impliqué deux autres pilotes de Jaguar, dont Bert Hadley — qui avait été son coéquipier au Mans en 1950 — ainsi que Jack Fairman, qui avait partagé la C-Type de Moss au Mans l'année suivante.

La tentative a eu lieu en août 1952, mais a mal commencé lorsque la voiture a percuté un gros bloc de béton, ce qui a crevé un pneu et coupé le fil principal des batteries. Heureusement, la voiture a rapidement été réparée et la tentative a repris.

Les quatre hommes ont conduit par équipes de trois heures, et un tour du circuit à 120 mph- 193 km/h prenait moins d'une minute. Après chaque ligne droite, ils atteignaient la courbe inclinée à 30 degrés, en haut, près de la lèvre, avant de descendre à nouveau pour la ligne droite suivante. Comme Moss l'a raconté dans son autobiographie :



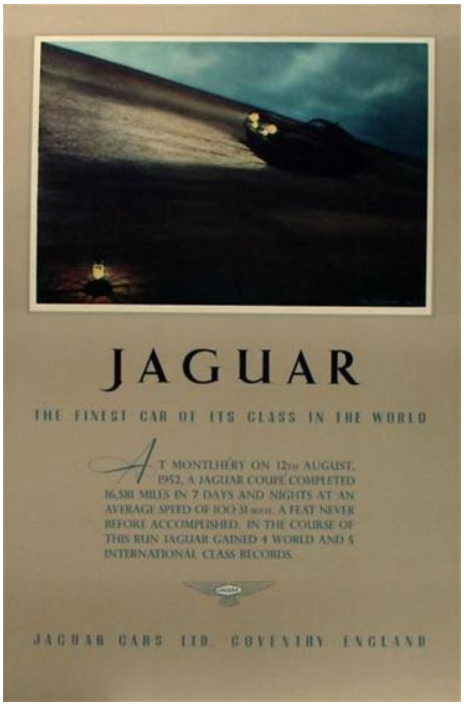
« Nous roulions par périodes de trois heures. Le tour du circuit à toute vitesse prenait moins d'une minute à 120 mph, donc c'était éprouvant. Après chaque ligne droite, on arrivait en haut de la pente, puis on plongeait, deux fois toutes les cinquante secondes, jour et nuit. À chaque période, on parcourait environ 2000 tours. Impossible de garder son esprit concentré. Nous avions une radio bidirectionnelle pour lutter contre l'ennui. On parlait tout le temps, s'insultant, racontant des histoires. Il ne fallait pas laisser l'esprit vagabonder, car on roulait à moins de quatre pieds du bord de la piste à 120 mph. Il fallait se concentrer. J'ai calculé combien de millions de révolutions le moteur faisait en une journée, combien de fois les roues tournaient, des choses comme ça. La météo n'a pas aidé : chaud le jour, froid la nuit. Conduire la nuit aussi était éprouvant, car on ne pouvait pas se permettre d'allumer des lumières supplémentaires qui épuisaient la batterie. Les phares devaient être très haut pour voir le sommet de la piste, mais sur les courtes lignes droites, on ne voyait rien car les faisceaux jouaient dans l'air. On a heurté plusieurs lièvres, lapins et oiseaux, et Leslie jurait, à un moment, avoir vu une silhouette haute de trois mètres, portant une longue cape et un chapeau pointu, marcher vers lui sur le bord de la piste. La fois suivante, la silhouette avait disparu… ça l'a hanté tout le reste de son relais. En fait, j'avais mis un entonnoir à essence Shell, enroulé une bâche autour de moi et je me suis assis sur les épaules de Jack Fairman pendant qu'il courait le long du bord de la piste. Après que Leslie soit passé à toute vitesse, nous sommes partis en courant et nous nous sommes cachés… Tout ça était très enfantin, mais amusant dans ces circonstances. Pour se venger, Leslie eut une idée extraordinaire lors d'un de mes relais. Je revenais en sifflant du sommet de la piste, pour le trouver assis avec Jack Fairman au milieu de la piste, en train de jouer aux cartes ! Ensuite, il prit la pancarte de signalisation du pit et la mit sur la piste, de façon à ce que ma trajectoire naturelle passe entre elle et la cabane du chronométreur. Il se prélassait à côté de la cabane, alors je lui faisais signe en passant à toute vitesse dans l'espace entre les deux. La fois suivante, la pancarte avait été *avancée encore plus près de la cabane. L'espace se réduisait, mais je ne pouvais pas quitter la ligne rapide, alors je passais de nouveau à toute vitesse. La fois suivante, il avait encore avancé la pancarte. À chaque tour, il réduisait l'écart, ce qui me forçait à me concentrer davantage pour la franchir. Finalement, il a abandonné, et la pancarte a été remise à sa place initiale, accrochée à la tente. Au moins, ça occupait le temps… »*



Malgré tout, le jeune homme de 22 ans avait encore le temps d'apercevoir ce qu'il pensait être une jolie fille sur le bord de la piste. *« Chaque fois que je terminais un tour et passais devant elle, je lui envoyais un baiser »,* a-t-il poursuivi en 2008. *« Mais quand je suis revenu après mon relais, j'ai découvert qu'elle n'était en réalité pas si jolie que ça. C'est drôle comme les choses paraissent différentes à 100 mph ! »*



En atteignant une vitesse moyenne impressionnante de 107,31 mph, (172,2 km/h) l'équipe a battu le record de vitesse moyenne sur plus de 10 000 km, un record qui tenait depuis 1934 dans la classe internationale C (3 000 à 5 000 cm³). Ils ont également établi un nouveau record mondial de vitesse moyenne sur trois jours, à 105,55 mph (169,86 km/h), suivi par des records pour 15 000 km - 101,95 mph (164 km/h), 10 000 miles (101,65 mph) et quatre jours (101,17 mph).



Mais la surface bosselée de Montlhéry a fini par user la voiture, et juste après avoir atteint le record des 10 000 miles (16 093 km), un ressort arrière s'est cassé en deux. Comme le changement demandait une période de ravitaillement longue, les records officiels, hormis le chronométrage, ont été suspendus. Cependant, l'équipe était déterminée à terminer la durée complète de sept jours, et la course a continué.

Lorsque le quatuor a terminé trois jours plus tard, ils avaient parcouru un total impressionnant de 16 851,73 miles (27 120 km) à une vitesse moyenne de 100,31 mph (161,43 km/h).

« Combien de voitures de concession pourraient faire cela ? » a réfléchi Moss en 2008.

Plus étonnant encore, la XK120 bronze a été ramenée au Royaume-Uni par Laurence Pomeroy, l'éminent rédacteur technique de *The Motor*, qui a constaté que le marathon n'avait pas affecté le véhicule. *« Après l'épreuve, il n'y avait aucune faiblesse dans la direction, pas de tremblement de la carrosserie, les freins semblaient efficaces et étaient parfaitement réglés. »*



Après une série d'événements médiatiques, LWK 707 a été mise en retraite, bien qu'elle ait été conservée par la société et exposée pendant de nombreuses années au Science Museum de Birmingham. En 1983, le coupé bronze a rejoint la collection de voitures importantes du Jaguar Heritage, où il est resté dans le même état qu'à la sortie de Montlhéry jusqu'à la fin de la décennie suivante.

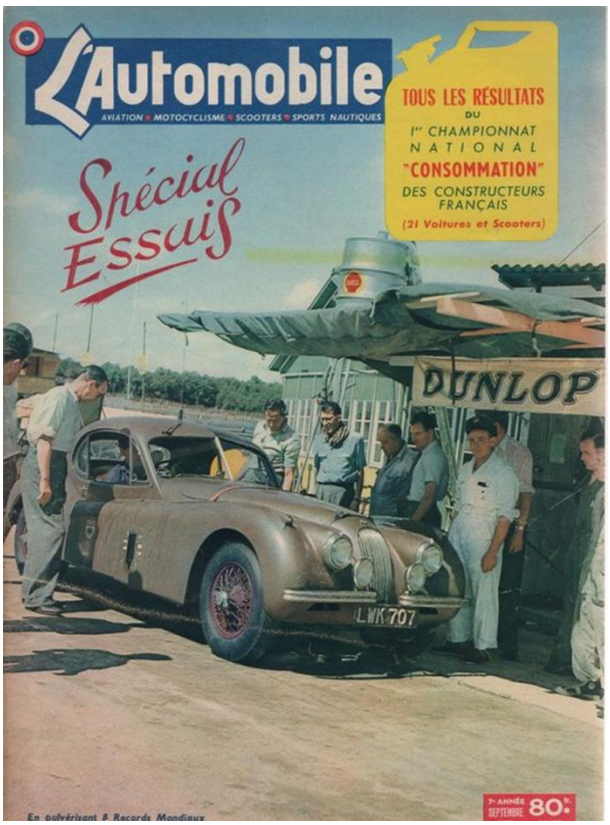
La peinture bronze, autrefois éclatante, s'est fanée et ternie par endroits, et présentait plusieurs défauts. Et pourtant, chacun de ces défauts racontait une histoire.

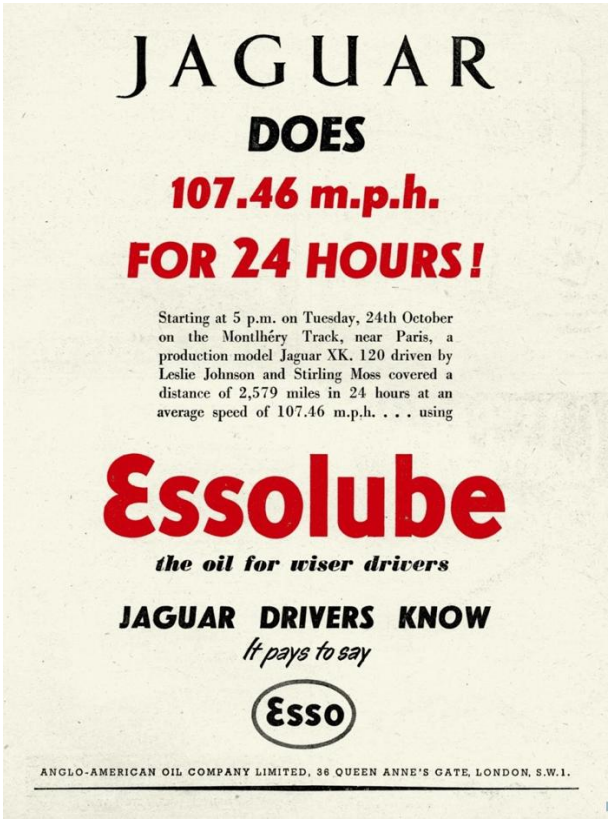


Si Jaguar décidait un jour de restaurer la voiture, toute cette histoire serait perdue à jamais.
Malheureusement, c'est précisément ce qui est arrivé, lorsque LWK 707 a été gravement endommagée lors d'un gros accident au Goodwood Festival of Speed en 2008.
Bien que la voiture ait été réparée par la suite, toutes ces petites imperfections ont été définitivement effacées.



Il ne fait aucun doute que la première victoire de Jaguar aux 24 Heures du Mans en 1951 a lancé la légende de la marque. Mais je soutiendrais que cette XK120 coupé bronze, en compagnie des quatre hommes intrépides qui l'ont conduite pendant une semaine exaltante d'août 1952, a contribué à la sceller à jamais.







Archives Bernard VIART

Laver l'affront du Mans 52 est l'obsession chez Jaguar. C'est bien connu, rien de tel qu'un record pour faire oublier un échec en compétition. Et, en attendant la nouvelle édition 1953 des 24 Heures du Mans, Jaguar décide de frapper un grand coup en tentant un record fou. Une semaine de folie sur l'anneau de Montlhéry.









Les TROIS MOUSQUETAIRES de l'exploit 1952 :
de gauche à droite, Bert HADLEY, Jack FAIRMAN, Leslie JOHNSON et Stirling MOSS.