



XK120 Hansgen Special : une sportive artisanale faite maison

Lorsque Walter Edwin « Walt » Hansgen fut mordu par la passion de la course, cela a été brutal.

Il n'était pas si jeune – 32 ans lors de ses débuts – mais il était extrêmement ambitieux, et certainement pas là pour faire de la figuration.

Au départ, l'establishment de la course sur la côte Est des Etats Unis se méfiait de ce jeune fougueux venu du New Jersey. Sa présence dès le début perturbant l'atmosphère cosy et gentleman du début de l'après-guerre dans le sport automobile américain.



« Comparé à la Jaguar C-type, la Hansgen Special paraît moins raffinée, même si elle est loin d'un assemblage de pièces de décharge comme certains contemporains »

Au volant de son roadster XK120 de série, la première grande course de Walt en 1951 se déroula sur le circuit routier de Watkins Glen dans l'État de New York et il donna tout de suite le ton !

La boucle de 10,6 km au pied du lac Seneca traversait les voies ferrées du New York Central Railroad à deux-tiers du circuit, sur la ligne droite appelée Railroad Straight.

Dans l'une des sections les plus rapides du circuit, la traversée du passage à niveau représentait une véritable épreuve pour la suspension – et tout ce qui pendait dessous – car les voitures pouvaient décoller sur plusieurs mètres.

Après quelques tours du prestigieux Grand Prix de Watkins Glen, la Jaguar XK120 de Hansgen, perdit un support d'échappement.





Walter Hansgen était un diamant brut au début – ses tactiques agacèrent certains membres du Sports Car Club of America?

Il retourna aux stands où un membre de l'équipe se mit à travailler avec du fil de fer.

Avec l'échappement provisoire fixé, Walt reprit la course de 15 tours, en poursuivant de près son rival de classe, Sherwood Johnson, dans une Jaguar noire similaire.

Une combinaison de colère, de détermination et d'un soupçon de talent brut permit rapidement aux deux roadsters de se rapprocher.

Pendant quelques tours, ils se battirent parfois à quelques centimètres l'un de l'autre. Le public apprécia mais pas les officiels du Sports Car Club of America !



Le six-cylindres issue de la 120 était doté de triples carburateurs ?

Pour eux, la bataille était trop intense, et lorsque Hansgen manqua son point de freinage et toucha l'arrière de l'XK de Sherwood, ils devinrent furieux.

Walt se vit suspendre sa licence de course et il dut regarder le reste de la saison en spectateur.

Néanmoins, il avait été remarqué. Sa deuxième place de classe et sa neuvième place au général au Glen ne passèrent pas inaperçues, et sans le drame mécanique, il aurait pu finir cinquième derrière les Cunningham, Ferrari et Allard.

La XK 120 avait été acquise après que Hansgen eut assisté à la course de l'année précédente.

Il avait conduit sa femme chez le concessionnaire Jaguar de Morristown pour lui demander ce qu'elle pensait du joli chat dans la vitrine.

Elle donna son approbation sans surprise, mais fut choquée de voir la voiture garée devant chez elle le lendemain soir.

Avec pour seul objectif de faire de la compétition, Walt avait emprunté de l'argent à sa mère pour acheter ce beau roadster, qu'il baptisa « Quicksilver ».

Le couple fit ses débuts à Bridghampton, le lieu en vogue à l'extrémité de Long Island, le 24 mai 1951, dans la classe très compétitive des voitures de production contre sept autres XK.





Les compteurs sont ceux d'une 120 légèrement modifiés

Hansgen se débrouilla assez bien, se plaçant au milieu du peloton avant de déraiper lors du dernier tour.

Tout au long de cette première année, il participa à autant de course de côtes et d'épreuves de pilotage qu'il put (la suspension de sa licence ne concernait que la course), et entra donc en 1952 en tant que pilote d'XK120 expérimenté.

Il mesura les défauts de sa voiture d'autant qu'apparurent les premières type C beaucoup plus performantes et compétitives.

Ne souhaitant pas finir deuxième parmi les prétendants, et sans influence sur la société de Coventry, qui était très sélective dans la vente de sa nouvelle voiture de course il choisit de construire sa propre version.



Une plaque célèbre la victoire de Walt Hansgen au Grand Prix de Watkins Glen en 1953

Pour être honnête, ce n'était pas une idée si ambitieuse.

Le père de Walt, Fred, avait créé FK Hansgen au début du 20ème siècle principalement en réparant des calèches et des voitures hippomobiles avant de se tourner vers l'automobile.

L'entreprise à Westfield, New Jersey, prospéra, devenant un lieu de travail très attrayant pour son fils plus passionné par les voitures que les études.

En créant sa Special, Walt fut aussi aidé par la richesse de talents de son père – notamment Emil Hoffman, maître en métallurgie, qui alla plus loin en créant la majorité de la nouvelle voiture de course.



Les phares intégrés caractéristiques de la Hansgen Special s'inspirèrent des Healey Silverstone

Cependant, malgré la détermination, l'ambition et l'accès aux matériaux et aux compétences de l'équipe de son père, la construction prit 14 mois.

Ils utilisèrent le moteur XK modifié de 3,4 litres avec une compression plus élevée et des arbres à cames plus pointus.

La transmission et la suspension avant restèrent inchangées, mais à l'arrière, un dispositif unique à ressorts hélicoïdaux avec une barre Panhard, fut installé assez similaire à une type C.

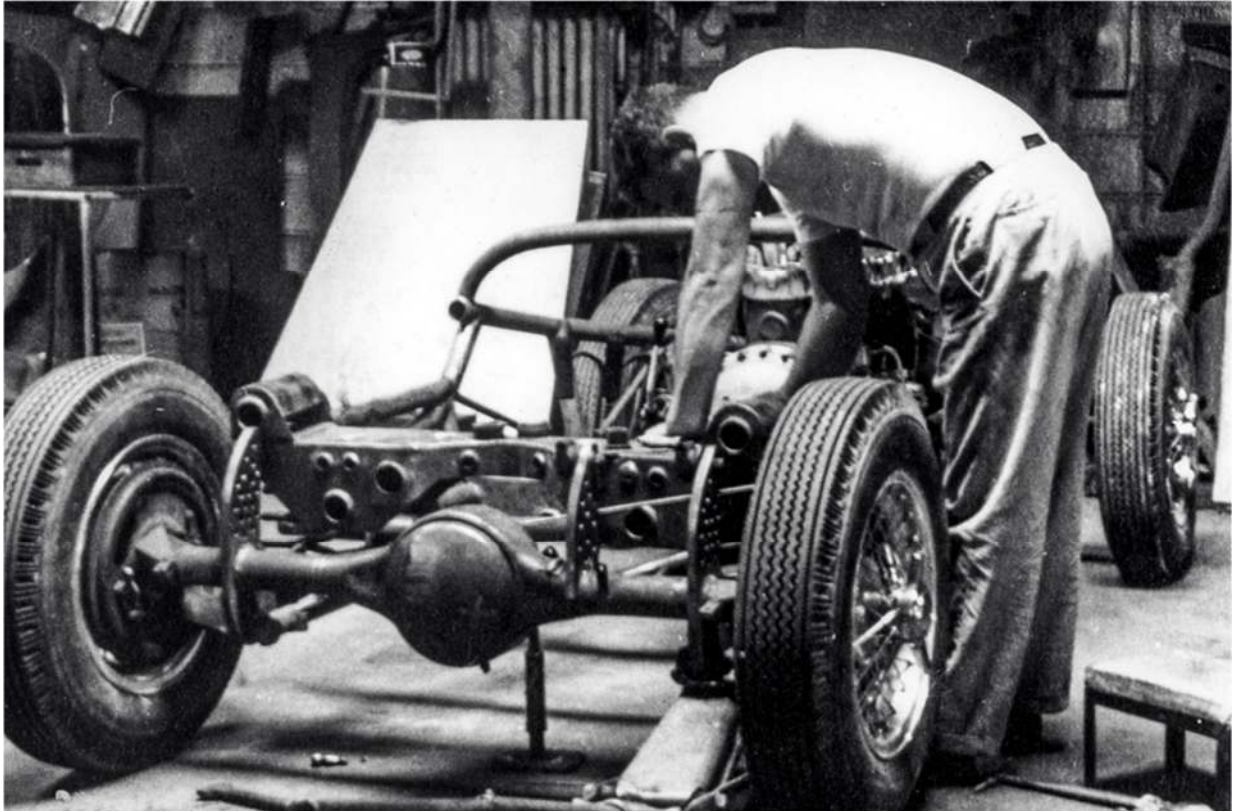
Au début de 1952, Walt se mit à démonter son XK argenté pour fournir des pièces à sa Special.



Les roues à rayons Borrani de la Hansgen Special

Les seuls éléments non Jaguar se résument à la crémaillère de direction provenant d'une MG TD, jugée plus légère et plus sensible, ainsi qu'un jeu de roues à rayons Borrani.

Fait de tubes en chrome-moly, le châssis et la carrosserie légère en aluminium, fabriquée à la main, s'inspirèrent d'un mélange de Cunningham et de type C.



Selon ses propres mots, Hansgen voulait que sa Special évoque la silhouette de la Jaguar insaisissable, bien que la position distinctive des phares à l'intérieur des ailes, dans l'ouverture du radiateur, fut inspirée par la Healey Silverstone, dont un exemplaire appartenait à son ami Randy Pearsall.

Une autre caractéristique inhabituelle de la carrosserie résulta du désir d'installer un réservoir de carburant de presque 190 litres pour les courses d'endurance.



Monté derrière le conducteur, il faisait dépasser la roue de secours au-dessus de la ligne de fuite arrière?

Le système d'échappement était intégré dans le bas de caisse et recouvert d'un panneau en alliage à lames d'aération, tandis que l'habitacle était protégé par un pare-brise de largeur complète provenant d'un hors-bord.

Cela servait principalement pour aller aux circuits et en revenir, car Hansgen installait un aeroscreen pour courir.



La silhouette de la XK120 est encore discernable sous la carrosserie légère de la Hansgen Special

À l'intérieur, les cadrans de la 120 d'origine étaient intégrés dans un tableau de bord minimaliste.



Il est discutable de savoir si l'esthétique de la voiture finie était réussie, mais avec une couche de peinture blanche, réalisée par le peintre de l'atelier de Hansgen Sr, Jimmy Brown, la roadster ne pesait que 950 kg, soit environ 600 kg de moins que la XK120.

Il lui a fallu la majeure partie de l'année pour réaliser sa voiture et Walt se rendit compte qu'il aurait pu acheter plus d'une Jaguar C-type pour le prix de la réalisation de son prototype.

Heureusement, la réputation de Hansgen s'était développée, et des amis comme Don McNought (XK120 coupé) lui avaient volontiers prêté des voitures pour courir pendant qu'il construisait la Special.

Il acquit de l'expérience et perfectionna son savoir-faire lors de ces courses, se mesurant même à certains des meilleurs au monde à Sebring, et il s'habitua rapidement à monter sur le podium.

Pourtant, le sacrifice de la 120 argenté n'avait pas été vain : ses composants, dans la nouvelle version baptisée Hansgen Special, lui valurent une victoire lors de sa première sortie importante, sur le circuit de Cumberland dans le Maryland, en mai 1953.

Engagé dans une lutte intense pendant 32 tours, l'adversaire de Walt, JL Negley dans une Allard propulsée par Chrysler, fit enfin une erreur, lui offrant la victoire.



L'année fut très chargée pour Walt qui fait presque toute la saison au volant de sa spéciale.

Après cette victoire initiale, il participa à des courses à Brooklyn puis au Connecticut à Thompson Raceway, où il termina deuxième derrière Masten Gregory dans sa nouvelle C-type (la première ayant brûlé lors des qualifications).

Mais c'est lors de sa course du 19 septembre, que Walt consolida sa réputation : le sixième Grand Prix annuel de Watkins Glen.

Couru sur un circuit routier raccourci de 7,4 km, évitant la rue principale de la ville où, l'année précédente, une tragédie avait coûté la vie à un jeune spectateur et blessé plusieurs autres, le tracé n'en était pas moins difficile.

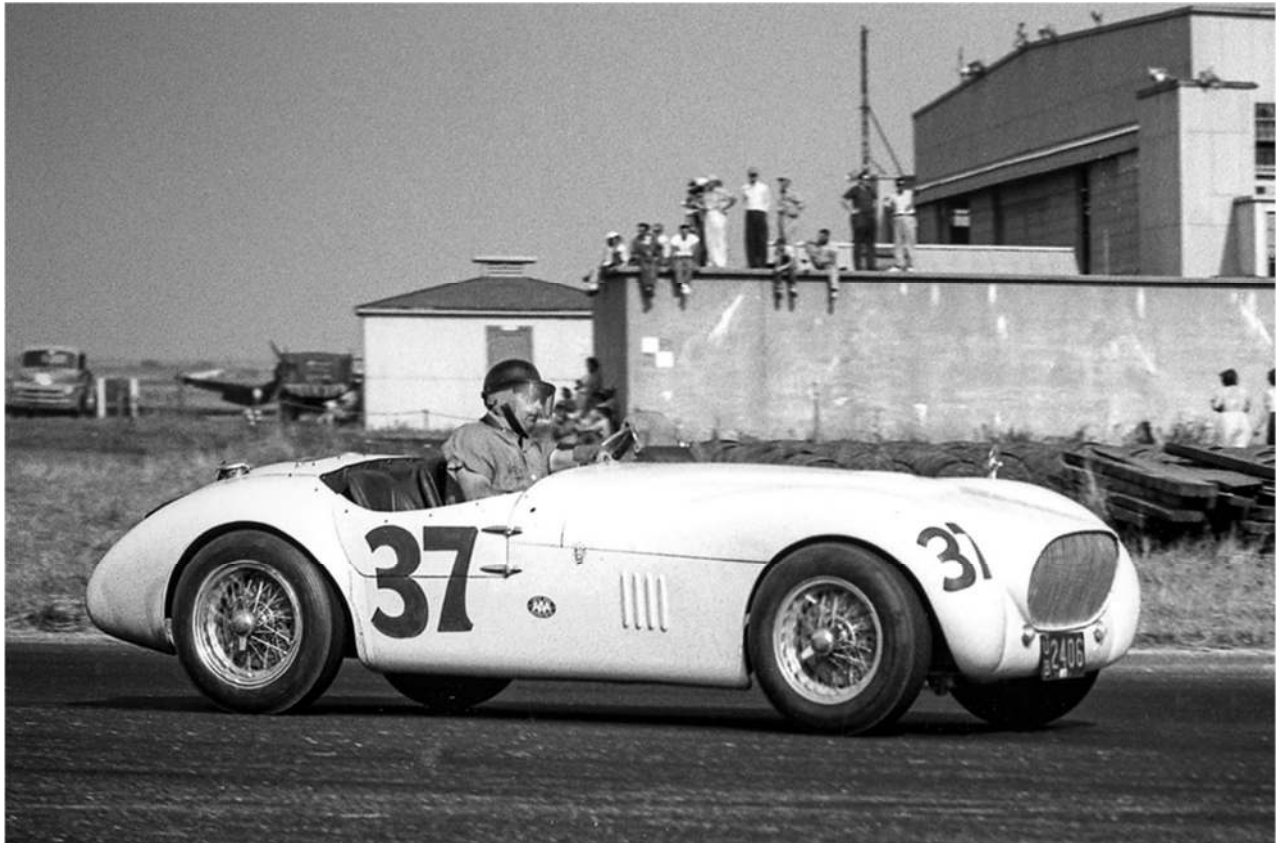
Walt prit un bon départ et mena un trio d'Allard, qui abandonnèrent toutes les unes après les autres derrière lui, sauf le local George Harris.

À trois tours de l'arrivée, Hansgen sentit le six-cylindres de la Jaguar hésiter, suspectant que la Special manquait de carburant.

Il rentra au stand 2 fois pour refaire le plein et ce n'est qu'au dernier tour – le 22e – qu'il fut convaincu qu'il n'avait pas de problème, si ce n'est l'Allard.

Ils échangèrent leur place cinq fois lors de cette dernière boucle, Walt finissant par prendre le dessus sur son adversaire au dernier virage et franchissant la ligne d'arrivée avec seulement deux longueurs d'avance.

En seulement trois ans, il était passé du simple fait d'assister à sa première course au Glen à la victoire sur place avec une voiture de sa propre conception.



La saison n'était pas encore finie, et un mois plus tard, il se retrouvait à Albany, en Géorgie, pour une course internationale de voitures de sport sanctionnée par la FIA, sur la base aérienne de Turner.

Ce fut une rude leçon.

Les 53 voitures en lice représentaient le meilleur des pilotes et des machines du sport, et malgré le désir de Walt de concourir au plus haut niveau, il devint vite évident que sa Special n'était pas au niveau d'une Ferrari 340 Mexico ou d'une Cunningham C-5R – chronométrées respectivement à 248 et 249 kmh sur la ligne droite principale.

La Special atteignit seulement 204 kmh soit 32 kmh de moins que les types C.

Ce fut un réveil brutal, et seule la ténacité de Hansgen lui permit de terminer la course de 400 km à la 10e place et 3e de sa catégorie.



Plus qu'aucune autre ,cette photo est révélatrice du succès des 120 en course aux USA

Il lui fallait une voiture plus rapide, et, presque obsédé à l'excès, il hypothéqua sa maison pour acheter la C-type bleu profond de Gregory.

Par une simple promesse et une poignée de main, la Special trouva un nouveau propriétaire en la personne de Paul Timmins, ami et concurrent de Walt.

Il peignit les ailes en bleu foncé et, le plus souvent, la fit courir avec son pare brise.

Il fut toujours là ou presque en 1954, souvent sur le podium, mais jamais en position de gagner une course.

Cependant, sa persévérance lui valut l'admiration de ses contemporains, car la manipulation délicate de la Special était auparavant considérée comme seulement maîtrisée par son créateur.

Tragiquement, en mars 1955 – et avant qu'il ne puisse conclure l'achat de la voiture – Timmins trouva la mort dans un accident de la route en Pennsylvanie, au volant de sa MG TD.

Pendant 11 ans, la Special servit de voiture de route du week-end pour son nouveau propriétaire, George Sterner.

Il la vendit ensuite à JD Iglehart, qui, à part la peindre en bleu, participa à quelques courses de côtes quand elle n'était pas exposée au musée de Watkins Glen.

Il conserva la voiture jusqu'en 1983, date à laquelle elle fut achetée par Bob Millstein, propriétaire de Briarcliff Classic & Imported Car Service, qui l'avait vue tourner à l'époque et voulait la préserver dans sa configuration initiale.



La roue de secours dépasse de la poupe de la Hansgen Special?

Fervent compétiteur, Bob participa à plus de 150 événements sans incident avec la roadster blanche, notamment à Lime Rock et dans le lieu sacré qu'était le Glen.

Il fallut attendre 31 ans pour que la Special trouve un nouveau propriétaire, le spécialiste américain de Jaguar, Terry Larson.

Conscient de l'importance de la voiture, il y a six ans, Terry contacta le spécialiste Jaguar, Pendine Historic Cars, pour voir s'il pouvait lui trouver un conservateur approprié.

Ce fut le Dr Christian Jenny qui rendait régulièrement visite à l'entreprise de Bicester, et était fasciné par le roadster et, bien que n'étant pas un concurrent actif, prit en charge la Hansgen avec l'objectif de l'amener en Europe pour une apparition au Goodwood Revival.

Malgré des décennies de course aux États-Unis, un événement comme la Freddie March Memorial Trophy – et des règlements FIA plus stricts – exigeait un autre niveau de préparation.

Heureusement, l'équipe comprenait David Brazell, ingénieur de premier ordre, restaurateur très compétent et passionné par tout ce qui touche aux Jaguars des années 1950.

Pour lui, travailler sur une voiture aussi significative était un honneur.

Se conformer aux règles européennes ne fut pas sans défis, notamment l'ajout d'une boîte de vitesses Moss à quatre rapports d'origine.

Un autre changement consistait à installer un différentiel à glissement limité Salisbury, utilisé par les Jaguars de compétition de l'époque, à la place du différentiel verrouillé d'origine.

Mais à mesure que le projet avançait, l'équipe découvrit que réduire le glissement améliorait la maniabilité.

« Nous espérons que les performances de la voiture soient quelque part entre une XK et une type C et c'est exactement ce qu'elle fait », explique David.

« Elle est plus souple et plus haute que les autres voitures du plateau. »

« La grande surface frontale n'aide pas la vitesse en ligne droite, » poursuit-il, « mais elle manœuvre bien, change de direction de manière prévisible, et avec le différentiel à glissement limité, elle ne se pilote pas aussi facilement depuis l'arrière. »

« C'est une belle sportive polyvalente, dans laquelle on peut foncer à Goodwood pendant 50 minutes avant de se rendre au pub. »

Comparée à la C-type, la Hansgen Special paraît moins raffinée, même si elle n'est pas un assemblage de pièces hétéroclites comme certaines Specials américaines de son époque.

Pour une voiture artisanale, elle est remarquablement sophistiquée, mais la qualité globale de la voiture d'usine la dépasse dans tous les domaines pertinents.

Les deux voitures pèsent à peu près le même poids, mais, la « C » paraît plus agile et maniable.

Il ne faut pas oublier que vous êtes plus exposé et plus haut perché dans la Special, avec le volant à un angle beaucoup plus plat.

Mécaniquement, elles sont plus ou moins identiques, mais, encore une fois, plus basse, la type C est plus rapide et inspire davantage confiance dans les virages.

L'honneur des ingénieurs de Coventry fut sauf . La Type C était supérieure en tous points.
