

Un record presque inconnu !



Vous connaissez tous les records de vitesse et d'endurance des Jaguar XK 120 à Jabbeke en Belgique et à Montlhéry. Ce furent deux événements dans le monde de l'automobile au service de la promotion d'une marque. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

Mais connaissiez-vous l'histoire de ces deux australiens qui ont parcouru en 1951 1536,7 km à plus de 145 de moyenne, ravitaillement compris au volant d'une 120 pour battre un record et pour l'adrénaline et l'aventure ? Une petite virée à fond de quatrième entre Darwin et Alice Springs sur routes ouvertes. Et quelles routes !

La genèse de cette idée un peu folle et les événements qui ont suivi sont étonnants.

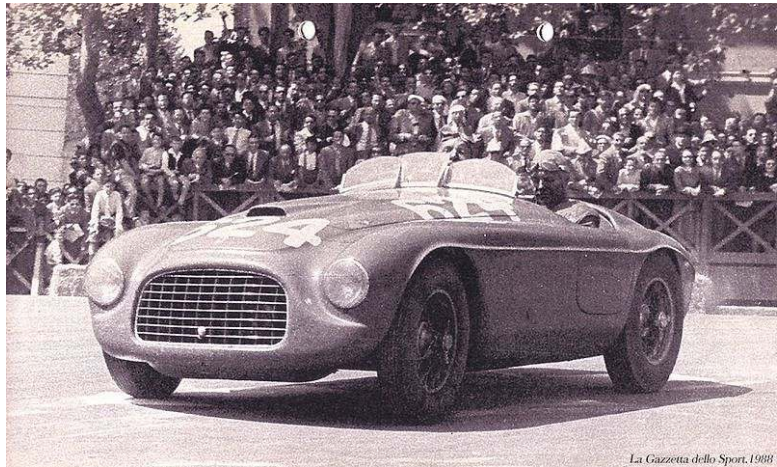
En 1951, Leslie Taylor a 35 ans était un concessionnaire de motos prospère, bien implanté à Brisbane. Il était aussi un pilote de course relativement performant, propriétaire d'un prototype de sa conception équipé de deux moteurs de moto Ariel, d'une MG TC monoplace et d'une Cooper 1100 ainsi que plusieurs motos.

Il voulait battre quelques records et savaient qu'une bonne route de 1600 km avait été construite par des ingénieurs de l'armée américaine pendant la Seconde Guerre mondiale, traversant le centre de l'Australie, d'Alice Springs à Darwin.

Le 6 juillet 1951, il acheta une nouvelle Jaguar XK120 roadster couleur bronze métal chez le concessionnaire Westco Motors, distributeur du Queensland. La XK Taylor était immatriculée Q540-023. La voiture fut rodée sur 1900 km.

Il fit part de son projet à son chef des ventes Dick Rendle, un ancien pilote de Spitfire. L'idée était de battre le précédent record établi par un certain Jack Murray, un pilote de course basé à Sydney qui avait établi un record entre les deux villes l'année précédente, conduisant une Bugatti 35 de 1926 dotée d'un moteur Ford V8 retravaillé.

Il avait parcouru la distance en 16 heures, battant la vitesse moyenne la plus élevée du monde sur route ouverte. Cette vitesse avait été fixée en 1949 lors des Mille Miglia lorsque Biondetti et Salani avaient conduit une Ferrari V12 166MM sur 1590 km à une moyenne de 131,26 km/h pour remporter l'épreuve.



« Un jour », dit Dick, aujourd'hui retraité, « il est entré et a dit : "Et si tu venais avec moi ? On a un voyage à faire, et c'est un peu pressé, d'Alice à Darwin. Tu ne seras pas viré si tu ne viens pas, mais ..." »

Une semaine plus tard, il a acheté la voiture et nous partîmes. »

La préparation

Ce fut une période bien chargée de 12 jours. En dehors de la mise au point de la nouvelle voiture, un réservoir d'essence en aluminium de 135 litres a dû être fabriqué et installé dans le coffre, avec une pompe électrique pour transférer le carburant vers le réservoir principal situé en dessous. Un extincteur de neuf litres a été ajouté pour projeter de l'eau froide dans le radiateur en cas de surchauffe ; une petite prise métallique au sommet de la calandre était fixée pour dévier les cailloux et les insectes et une sirène électrique fut ajoutée à l'une des fixations du pare-chocs avant.

La Jaguar fut acheminée de Brisbane à Mount Isa, terminus du chemin de fer nord-ouest, puis conduite jusqu'à Darwin.

Un télégramme envoyé par Leslie Taylor le 28 juillet de l'Adelaide River à Frank Reid, son vieil ami et représentant Castrol à Brisbane, laisse supposer que l'état des routes n'était pas bon: « Petit incident retardant ici, danger plus grand que prévu, arrêt, route pas comme prévu, conditions chaudes, ... Les. »

Ces 1600 km de « bonne route » que les deux hommes espéraient voir se révélaient être une route de campagne étroite, sur le sable, de seconde catégorie. Elle serpente entre collines et ravins, plonge pour franchir d'innombrables ruisseaux et grimpe des montagnes. Le sable désertique s'amoncelle sur les bords et déferle sur la surface, et de Tennant Creek jusqu'à près d'un tiers de la route, le bitume n'existait pas.

Les ingénieurs avaient commencé à Tennant Creek et remontaient vers le nord, estimant que l'armée n'avait pas besoin d'aller plus au sud.

Comme si cela ne suffisait pas le danger prenait la forme de bovins, de groupes de kangourous, de cochons sauvages, de chevaux sauvages, de chameaux sauvages et d'oiseaux sur tout le

parcours. Puis, pour compliquer encore la vie, il y avait une limitation officielle à 65 km/h entre Darwin et Tennant Creek, car la route était encore techniquement sous contrôle de l'armée australienne.

Taylor et Rendle avaient parcouru 3300 km pour tenter le record, et bien que l'état de la route fût une déception cuisante, ils restaient déterminés à tenter leur chance.

Le plan initial pour la tentative avait été tracé à Brisbane par Les, Dick et Frank Reid. Les objectifs étaient de rouler jusqu'à Darwin, obtenir l'autorisation policière pour la tentative, contacter le personnel du Department of Civil Aviation et confirmer que les installations du département pouvaient être utilisées pour établir les heures de départ et d'arrivée. Voyager lentement jusqu'à Alice, vérifier l'état des routes et établir des arrêts pour le ravitaillement, passer une nuit au repos et commencer l'effort total à partir de là.

« Nous avons calculé une moyenne de 160 km/h pour le trajet », dit Dick. « Frank pensait que nous devions maintenir une vitesse constante de 195 à 210 ».

La confirmation que Leslie espérait obtenir était un permis de la police. Il ne fut jamais accordé. « Les flics ont dit : “Nous ne pouvons pas autoriser cela, sinon chaque imbécile essaierait.” », raconte Dick.

L'expérience de Rendle dans l'Armée de l'air permit de garantir que la tentative serait chronométrée avec précision, bien que de manière non officielle.



L? départ

On décida de partir de Darwin, tôt le matin. Le problème des après-midi chauds du nord demeurait : la Jaguar avait tendance à surchauffer et le temps pressait.

Dick se rappelle la veille de l'événement : « On nous disait : “Vous êtes des imbéciles. Commencez tôt le matin pour battre la chaleur.” »

Ils prévinrent les ingénieurs des Main Roads et téléphonèrent pour organiser les arrêts carburants. Les pneus furent gonflés à 240 kPa (35 psi) et la roue de secours unique vérifiée, les deux réservoirs remplis — « Le carburant là-bas était à moitié standard et à moitié kérosène » — et la XK120 prête. La seule concession faite par l'équipage à la sécurité fut de porter des casques et des lunettes de protection. Mais, comme se souvient Dick, « Nous avons enlevé les casques après la première heure. Trop chaud. »

Dans l'étrange lumière rose et grise qui précède l'aube rouge du nord, des silhouettes indistinctes commencèrent à se rassembler par petits groupes à l'entrée de la base RAAF de Darwin : journalistes, photographes, personnel RAAF et hommes de la section météorologique du DCA,

venus établir avec précision les heures de départ et d'arrivée, en utilisant le Temps Radio International. Les Taylor et Dick Rendle firent une brève déclaration commune — « Nous espérons terminer le trajet en moins de onze heures » — et exactement à 6 h 30, le 6 juillet 1951, un signal fut donné et le XR120 bronze s'inscrivit dans l'histoire.

Près de 1600 km de route rude, sinueuse et dangereuse, avec les derniers 530 km totalement inconnus pour le conducteur et le navigateur s'offraient à eux.

Dans les 320 premiers kilomètres, la route serpente entre une succession de collines ondulantes, et à 12 minutes du départ, Taylor et Rendle heurtaient le premier des douze kangourous qu'ils rencontrèrent ce jour-là.

« Ils ont surgi comme un sac mouillé », dit Dick, et ils s'arrêtèrent pour vérifier les dommages. À 7 h 15, la Jaguar passa le « 72 miles »; Adelaide River, à 116 km de Darwin, et ils tournaient à une moyenne de 155 km/h. Pine Creek était à 250 km du départ et ils y passèrent à 8 h 20, bien que la vitesse soutenue depuis Adelaide River ait chuté à 125 km/h.

Ils allaient bien et accéléraient lorsque le drame survint. Pas loin de Pine Creek, Leslie ralentit la voiture à 145 km/h à l'approche d'un virage aveugle et vit une troupe de chevaux sauvages sur la route. Leslie fit déraper la voiture en freinant aussi fort qu'il le pût. Ce dérapage spectaculaire se termina dans le bas coté tandis que les chevaux aux yeux blancs et au regard furieux tentait d'échapper au terrible obstacle.

Quand la poussière se dissipa, huit chevaux étaient couchés sur la route et la roue avant gauche semblait avoir été bottée par un éléphant. Les petits chevaux se relevèrent et partirent pendant que Les et Dick commencèrent à changer la roue, puis constatèrent qu'un élément de la direction et le bras inférieur de suspension avaient aussi été pliés. À l'aide d'un marteau et de démontes pneus, ils parvinrent à redresser les pièces endommagées jusqu'à un état proche du normal, mirent la roue de secours et repartirent.

L'avant de la XK tremblait désormais fortement sous les freins, et ils avaient une roue de secours inutile. Bien que cette pause forcée leur ait coûté 20 minutes, ils maintinrent une moyenne de 97,8 km/h sur les 103 km jusqu'à Katherine, qui comprenaient 16 km de route en terre ondulée.

Se ravitailler en essence était un processus lent et pénible en 1951; les pompes à essence extérieures aux magasins devaient être amorcées manuellement en tirant et poussant une poignée d'un mètre jusqu'à ce que le carburant remplisse une coupe graduée sur le dessus de la pompe. Le tuyau était ensuite inséré dans le réservoir, une vanne était ouverte et l'essence était alimentée par gravité du bol au réservoir. Quatre-vingt-dix litres — et 12 minutes plus tard — la Jaguar toussota et partit en direction de Mataranka Station.

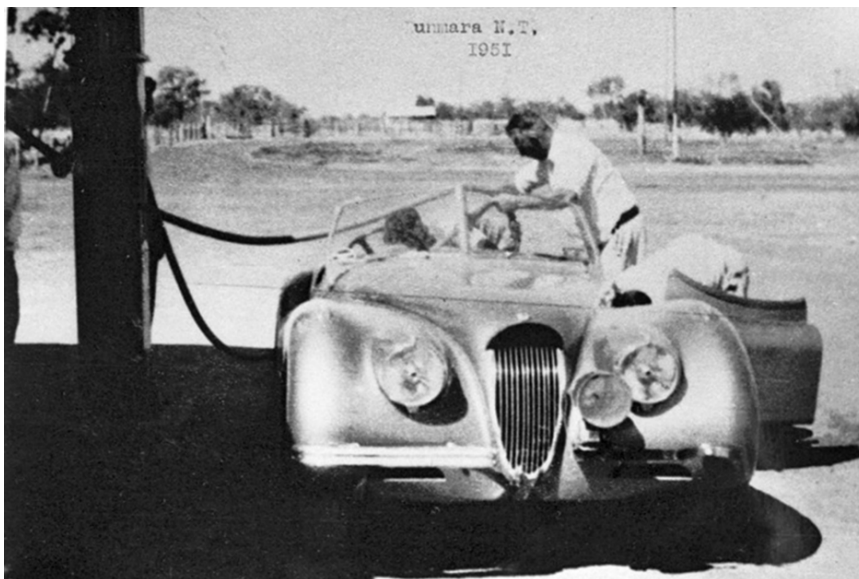
Jim Cain était le responsable régional du Northern Territory pour Castrol, alors connu sous le nom de C.C. Wakefield and Co, et avait été chargé d'informer Frank Reid des progrès de la tentative. Dick Rendle était également nommé photographe en chef et prit aussi bien des photos fixes que trois rouleaux de film. « Je suppose que je ne devrais pas le dire, mais la plupart du temps j'étais assis sur le dos du siège à prendre des films, et nous roulions entre 160 et 195 km/h ».

La route continuait de serpenter à travers des terrains vallonnés et ils évitaient bétail errant et autres animaux sauvages, même si le plus grand danger venait des centaines de rigoles d'évacuation des eaux ou regards pluviaux. Souvent utilisés sur les routes lointaines et peu coûteux, les rigoles étaient des évidements de 10 mètres de long, revêtus de béton, conçus pour permettre aux eaux de crue de traverser la route sans obstacle.

« Le pire aspect de tout le voyage fut les rigoles d'évacuation d'eaux pluviales, dit Dick. « À 130 km/h la voiture saute, mais à 195 le devant décolle et l'arrière retombe, et quand tu touches le sol, les pneus arrière brûlent la peinture des ailes ».

Il était presque impossible de voir les voir jusqu'à ce qu'il soit trop tard, et Les et Dick les prirent telless quelles. Ils parcoururent les 98 km de Katherine à Mataranka en 42 minutes, à une moyenne de 140,2 km/h et portèrent la moyenne à un incroyable 163,7 sur la route vers Dunmarra, couvrant 224 km en 82 minutes.

Le trajet se passait bien, poussant la voiture à toujours plus de 160 kilomètres par heure...



plumes du radiateur.

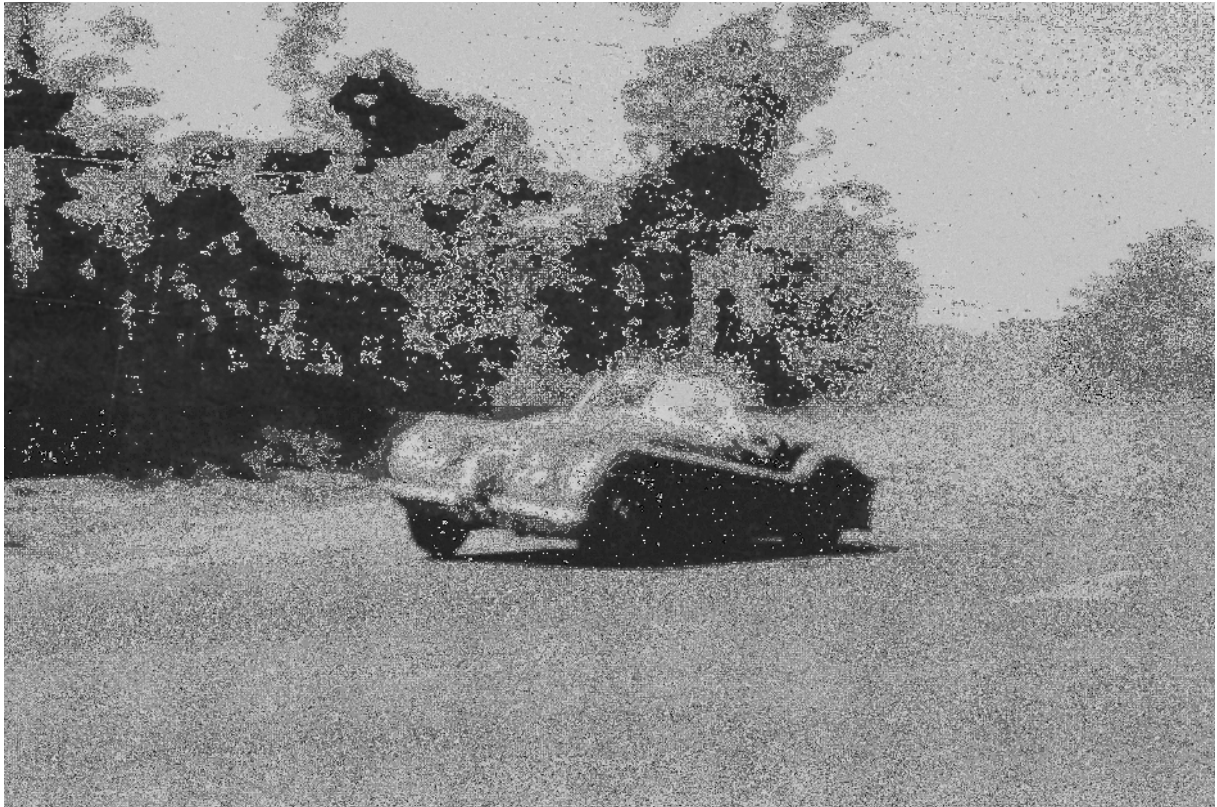
Ils arrivèrent à Dunmarra à 11 h 22. Ce fut la deuxième étape de ravitaillement, bien plus organisée que la première. Leslie activa la sirène en approchant de la ville et les habitants étaient prêts. Ils faisaient passer la voiture entre six pompes manuelles pour remplir le réservoir, offrir des vivres et des bouteilles de soda, et dégager une masse de

Ils passèrent Elliot à 12 h 15, soit un peu plus de la moitié du chemin. La moyenne avait chuté à 118 km/h. La route était difficile et ils souffraient de la chaleur et des mirages — selon Dick, « On aurait vu des éléphants sanglants et une femme poussant un bébé dans une poussette devant nous. »

Afin de ne pas s'arrêter pour satisfaire des besoins naturels Leslie avait bricolé un système d'évacuation réalisé avec un entonnoir et un tube qui sortaient sous la porte du conducteur », rit Dick en se rappelant l'incident. « Quand il l'utilisait, le tube tournait dans le vent et il prenait tout dans le visage. »

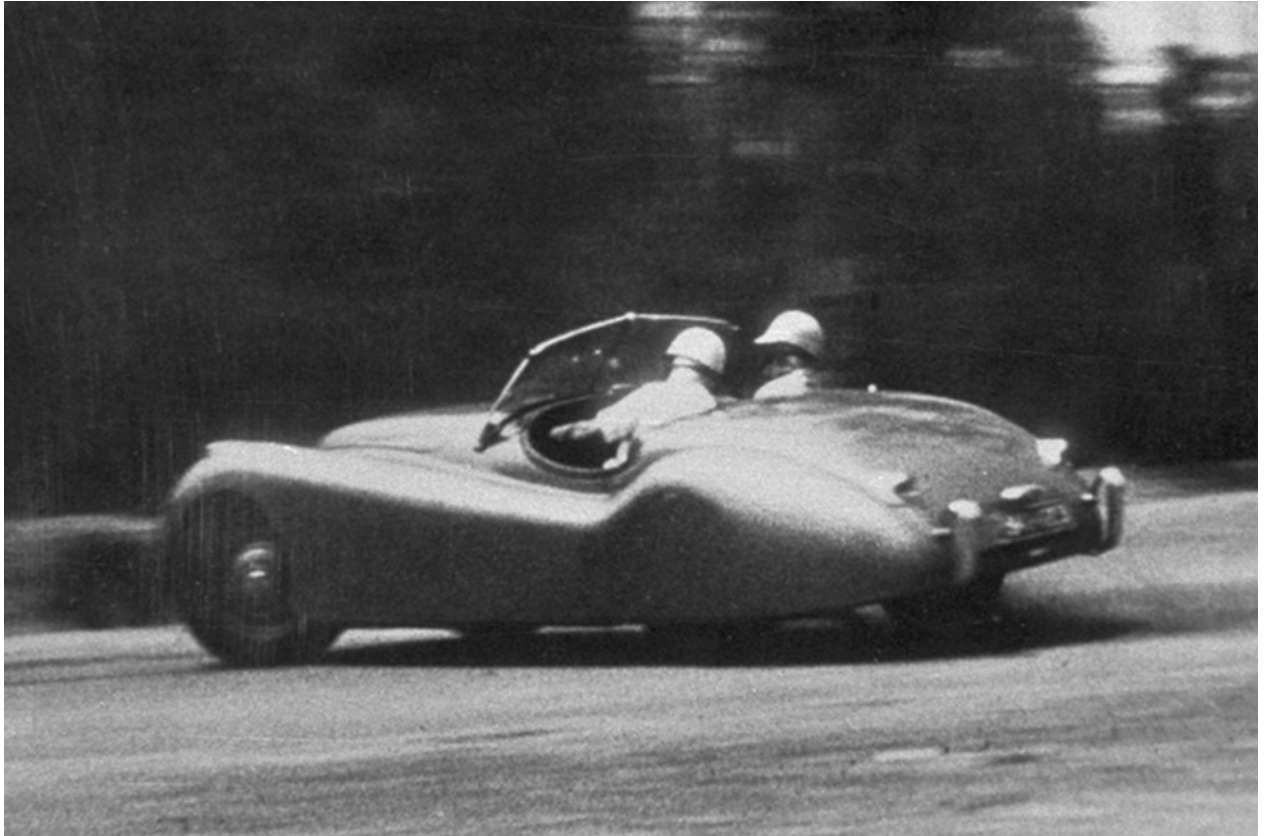
La route s'améliora d'Elliot jusqu'à Tennant Creek, et la Jaguar couvrit 246 km en 92 minutes, à une moyenne de 160,7 km/h. L'arrêt de ravitaillement à Tennant Creek fut rapide aussi, avec le système de navette de pompes utilisé à nouveau. L'excitation montait !

Leslie et Dick arrivèrent à Tennant Creek à 1 h 47 partirent à 1 h 52; tout était excellent et annonçait l'arrivée à Alice.



Pour Frank Reid, assis à son bureau à Brisbane et dépendant de télégrammes irréguliers, cela dut être une expérience à couper le souffle. Il savait que la partie la plus difficile était devant eux, car le bitume s'arrêtait à Tennant Creek et que les McDonnell Ranges restaient à franchir, une ligne déchiquetée de pics et de rochers qui se dressent au nord d'Alice Springs.

Il y eut presque une autre catastrophe près de Wycliffe Well lorsque la Jaguar, culminant à plus de 200 km/h, passa sur une grosse bosse sur la route sans relief. La voiture décolla sur 50 mètres avant de toucher le sol. Il y eut encore un saut pareil avant Barrow Creek, et encore une fois les excellentes compétences de conduite de Les Taylor maintinrent la voiture en ligne droite.



Les dangers ne cessaient pas, et ils durent traverser deux troupeaux de 600 bovins que des éleveurs aborigènes guidaient le long de la route. De nouveau à pleine vitesse, ils se précipitèrent vers Alice.

Ils passèrent Barrow Creek avec une moyenne bien au-delà de 160 à 3 h 16.

Alice était à 284 km et tout pouvait arriver.

Bien que le Département des Routes Principales ait été informé de la tentative, certains travaux continuaient. Taylor et Rendle, fatigués et sales, firent une embardée et virent que la route s'était transformée en une patinoire noire et glissante. Une équipe de construction routière utilisait une bitumineuse de grande largeur pour refaire la surface de la route en terre, et le goudron était encore chaud et liquide. Les grandes roues de 16 pouces projetèrent de la boue noire dans le cockpit ouvert, tachant le conducteur et le navigateur. Ils quittèrent la route et roulèrent sur le côté jusqu'à ce que le goudron soit terminé et qu'ils puissent repartir pour l'effort final.

L'arrivée?

Leslie et Dick arrivèrent à Alice Springs à 17 h 02, après 10 heures 32 minutes de trajet sans arrêt autre que les ravitaillement en essence.

La Jaguar fumante fut arrêtée par une foule de spectateurs, de photographes, de journalistes et plusieurs cars de police. Leslie et Dick venaient d'établir une moyenne record de 145,89 km/h sur 1536,7 km. Cette performance sur route ouverte resta en place jusqu'en 1955, lorsque Stirling Moss et Denis Jenkinson prirent les commandes de la fabuleuse Mercedes-Benz 300 SLR pour remporter la Mille Miglia et établir une nouvelle moyenne de 157,5 km/h.

Mais, pour les autorités locales, les lois avaient été violées.

« La police laissa Leslie conduire la voiture jusqu'au centre d'Alice



Springs pour fixer l'heure, puis elle l'emmena en prison », déclara Dick. La voiture fut saisie, Dick fut interrogé et autorisé à partir, et deux heures plus tard il organisa la libération sous caution de Leslie, fixée à 20 livres. Ils réservèrent une chambre d'hôtel et Dick prit une douche en essayant d'enlever le goudron de ses cheveux lorsque le téléphone sonna. C'était quelqu'un de Jaguar en Angleterre, voulant des nouvelles du nouveau record.

« Je ne pouvais pas leur dire grand-chose. J'étais debout près du téléphone, une serviette autour de moi, et il y avait cette eau noire qui coulait de mes cheveux. Tout ce que je voulais, c'était retourner sous la douche. » Puis vint l'homme qui aborda Dick plus tard dans la soirée. « Ce type est venu me voir dans le bar et a dit qu'il avait conduit une camionnette Shell plus tôt ce jour-là. Il avait tracé l'itinéraire pour trouver des endroits où les touristes pouvaient s'arrêter. Il dit qu'il savait qu'il y avait une voiture rapide sur la route, bien qu'il n'imaginait pas rencontrer un avion qui vole à basse altitude ! »

Le tribunal fut convoqué le lendemain matin. Leslie Taylor fut accusé de conduite dangereuse, excès de vitesse, conduite sans permis du Territoire du Nord et conduite d'une voiture non immatriculée dans le Territoire du Nord.

Il se défendit lui-même, plaidant coupable pour l'excès de vitesse et niant avoir conduit dangereusement. Le procureur de la police déclara que « À moins que la police n'arrête ce genre de conduite, il y aura une épidémie ! Je ne vois aucun but à ce que des imbéciles traversent la Stuart Highway à grande vitesse, et je ferai tout mon pouvoir pour l'arrêter. Non seulement ils mettent leur vie en danger, ce qui pourrait être sans importance, mais ils représentent une menace pour les autres ! »

Taylor répliqua en disant : « J'ai conduit vite, mais en toute sécurité », et ajouta qu'il ne connaissait aucun usager de la route qui ait été incommodé et qu'il n'avait reçu aucune plainte. Il n'a pas accéléré dans des montées ni dans des virages aveugles, et la sécurité a été prise en compte à tout moment. Le jugement fut une amende de cinq livres plus 10 shillings de frais sur les trois premières accusations, et trois livres plus 10 shillings de frais sur la dernière accusation. Cela faisait 20 livres, le même montant que la caution.





« Les liea été condamné à une amende », dit Dick, « puis nous sommes tous allés au bar. Les magistrats voulaient lui poser toutes les questions qu'ils ne pourraient pas poser devant le tribunal ! » Dick affirme que la moitié des personnes qui ont aidé à ravitailler la voiture à chaque arrêt étaient des policiers en civil. Le journal Northern Standard du 3 août 1951 posait une question pointue : « Le surintendant de police Little-John refusera-t-il de commenter ce matin le voyage de Taylor ou sa course ? Interrogé sur la manière dont Taylor avait été autorisé à aller si loin avant d'être arrêté, le surintendant a dit qu'il ne savait pas. »

Taylor et Rendle auraient pu être arrêtés à n'importe quel moment le long de cette route. Ils avaient demandé l'autorisation officielle à la police et avaient délibérément informé autant de personnes que possible. Il y eut des articles de journaux avant l'événement et des stations de radio diffusèrent des bulletins de progression réguliers. Cette approbation tacite des autorités et cette publicité bien calculée assurèrent que la route fut pratiquement libre de trafic.

« Nous n'avons croisé que quatre voitures dans les deux sens », se souvient Dick. « Une fois que les gens ont su que nous arrivions, ils se sont tout simplement mis sur le côté, même s'il y avait des spectateurs le long de la route. Ce n'était pas comme si l'endroit était rempli de monde. Pratiquement les seules villes le long du parcours étaient celles où nous nous arrêtables pour le ravitaillement. Même à Tennant Creek, il n'y avait que trois garages et cinq maisons. »

La magnifique XK120, éclaboussée de boue et de goudron, semblait prête à repartir. Le moteur avait consommé 600 ml d'huile, pas d'eau et la voiture avait une consommation moyenne de 3,9 km/L soit 25.66 litres aux 100 km. La carrosserie était un peu marquée par l'accident de Pine Creek et un demi pare choc avant avait disparu mais c'est tout !

Taylor et Rendle quittèrent Alice le lendemain du record et parcoururent 1290 km sans pause jusqu'à Mount Isa. Leslie était pressé de prendre un DC-3 pour Brisbane, car il était prévu qu'il participe à une course de côte ce week-end-là. Ils ont roulé à une moyenne de 106 km/h jusqu'à Isa puis Dick ramena la voiture à Brisbane.

« Tu sais quoi », dit Dick, « Il m'a fallu près d'un mois pour rentrer à Brisbane. Tout le monde voulait savoir tout sur le voyage. Et il fallait que je m'arrête sans cesse, car une bonne partie de la route passait par des propriétés privées ». La voiture arriva finalement à Brisbane et fut exposée sur le stand Jaguar lors des derniers jours du salon de Brisbane. Le voyage record avait suscité beaucoup de publicité et pas grand-chose d'autre.

La suite

Après cela, Les Taylor utilisa plusieurs autres voitures pour établir 14 records nationaux à Leyburn, une ancienne piste d'aviation du Queensland convertie en circuit. Il avait prévu de conduire une nouvelle berline Fiat 1400 pendant 24 heures, mais une rupture de différentiel a réduit le temps disponible de moitié.

La Jaguar, quant à elle, fut vendue à Rex Taylor (sans lien familial);

Comme un pur-sang blessé, la XK120 disparu. En 1953, T. Rauchle, résident de Leyburn, acheta la voiture.

Elle finira par servir de véhicule postal sur les routes de terre rugueuses du Centre du Queensland.

En 1968, l'architecte et passionné de voitures basé à Brisbane, Kees Heybroek, se rendit à Toowoomba pour trouver des pièces pour sa Mark IV Jaguar. Il aperçu la XK presque enfouie dans de longues herbes derrière une maison et l'acheta sur le champ. La voiture complète affichait 620 000 km au compteur et la carrosserie avait été peinte à la main en rouge.

« Je ne savais pas », dit Kees, « que c'était la voiture de Darwin à Alice. J'ai retracé l'immatriculation et découvert l'histoire de la voiture lorsque je suis allé à la bibliothèque pour rechercher des articles de 1951 sur les XK 120. Après cela, j'ai retrouvé Frank Reid et il m'a aidé à prouver que c'était bien la voiture du record. »

Après 620 000 km, la Jaguar était fatiguée. Le moteur était encore équipé des pistons d'origine et de l'arbre à came poli, mais la suspension et la transmission étaient très usées.

La voiture est aujourd'hui restaurée . « Je pourrais même l'emmener à Darwin et refaire le trajet », dit-il.

Dick Rendle a ajouté ceci: « Cela devrait être possible si la route était fermée et avec le soutien de bons arrêts d'atteindre une moyenne de 175 ! ».