

CONNEXION ITALIENNE

Bien que de nombreux Italiens soient anglophiles, il est improbable d'imaginer quelqu'un dépensant une grosse somme pour associer une carrosserie anglaise à un châssis latin. Mais l'inverse est plus logique comme le prouve la spectaculaire Jaguar XK120 Supersonic de 1954.



Par une étouffante journée estivale, il est difficile de garder une allure de dandy au volant de ce coupé bordeaux mais, il y a 60 ans, rouler avec dans Paris devait être du dernier chic.

Avec son élégante carrosserie, enveloppant le châssis XK120, et de rares ouïes d'aération pour laisser passer l'air chaud du 6 cylindres, vous êtes assuré de souffrir de la chaleur à l'intérieur de cet habitacle élégant mais exigu.

Même pour ma petite taille, je suis à l'étroit, avec les genoux remontés autour du grand volant Nardi à trois branches avec son avertisseur pointé vers ma poitrine comme sur toutes les 120.

Le tableau de bord est superbe, sa peinture bi tons s'accordant parfaitement avec la sellerie beige clair.

Cinq compteurs sont regroupés dans un réceptacle dont un compte tours gradué jusqu'à 6000 tours et un compteur de vitesse jusqu'à 240 km/h.





Une fois en route, les origines de la voiture apparaissent clairement. La direction à boîtier Burman est légère et très démultipliée. La commande de la boîte Moss réclame quant à elle un mouvement lent, bien décomposé et les freins à tambours manquent de mordant.

Avec environ 200 ch, le vigoureux six-cylindres XK en ligne délivre couple et vitesse avec un beau grondement mais dans les virages, son poids conséquent entraîne un caractère sous-vireur dès que le rythme augmente.

Les pneus étroits et un porte-à-faux important provoquent une inclinaison de la caisse en virage mais la voiture sort des courbes avec brio et puissance.

Comme tous les XK, la tenue de route est bonne, et cette carrosserie Ghia donne une sensation de qualité, sans craquements ni grognements.

Dans le plat pays hollandais, la Supersonic brille sous le soleil haut, et tout le monde s'arrête pour l'admirer.

Sa forme basse et fluide a fait l'objet d'essais en soufflerie menés par Giovanni Savonuzzi, un ingénieur indépendant qui a combiné la théorie aéronautique avec ses rêves automobiles.



La Supersonic est née en réalité d'un design unique de Virgilio Conrero, commandé par le riche passionné suisse Robert Fehlmann pour prendre part aux Mille Miglia 1953.

Elle fut créée autour d'un moteur Alfa Romeo 1900 avec un châssis tubulaire spécial doté d'un essieu avant de Fiat 1400 et une boîte-pont de Lancia Aurelia.

Conrero confia le dessin de la carrosserie à son ami proche Savonuzzi, qui venait de quitter Cisitalia. Plusieurs maquettes ont été réalisées et, comme pour beaucoup de ses projets précédents de GT et de records de vitesse, Savonuzzi a testé la forme dans la soufflerie de l'école Polytechnique de Turin.



La carrosserie a été réalisée par Ghia dans ses ateliers de Turin. Elle comportait de nombreuses particularités reprises sur toutes les Supersonic, comme la proue et la poupe effilées dans le prolongement du pavillon et la longue moulure latérale.

Le design des feux arrière montre clairement l'influence de l'ère des avions à réaction en vogue à l'époque des deux côtés de l'Atlantique, tandis que des caractéristiques innovantes incluaient des poignées de porte à boutons-poussoirs intégrés et un toit en Perspex descendant pratiquement jusqu'au coffre...

Peinte en blanc, le prototype Conrero Supersonic fut présenté au Salon de Turin en 1953.

Dépourvue d'enjoliveurs de roues et avec une immatriculation genevoise la voiture fut inscrite en catégorie 2 litres sports aux Mille Miglia, et s'est présentée sur la rampe de départ de Brescia dans l'obscurité, pour un départ à 4h53 le 26 avril, portant le numéro de course 453.





Mais la Supersonic Alfa Romeo n'a pas atteint Rome. Fehlmann et son copilote G Vuille sont sortis de la route et cet accident a provoqué un incendie dévastateur.

Alors que la carrosserie en aluminium brûlée était irrécupérable, le châssis a survécu.

Fehlmann a alors demandé à Conrero de reconstruire la voiture, mais avec un nouveau dessin de Giovanni Michelotti et un hardtop en Plexiglas amovible. Équipée d'une culasse à double allumage, elle a été contrainte à l'abandon aux Mille Miglia 1954.

Par la suite, hardtop démonté, la Conrero Alfa a participé avec succès à diverses courses de côtes et elle prend part aujourd'hui régulièrement aux Mille Miglia modernes.

Devant les réactions enthousiastes provoquées par la Conrero Supersonic, Ghia a décidé de conserver cette forme pour une série de coupés basés sur la Fiat 8V. Ayant démarré sa carrière dans la division aéronautique de Fiat et étant



devenu directeur technique de Ghia, Savonuzzi a certainement joué un rôle clé dans le choix de la Fiat 8V pour cette nouvelle série. Dévoilée au salon de Paris 1953, la deuxième Supersonic (mais première 8V Ghia) a été désignée comme la plus belle voiture exposée.

Portant le châssis n° 106 000035, elle a été achetée par Paul Farago et exportée aux Etats-Unis où elle a fait sensation.

Chrysler, avait déjà noué des liens avec Ghia par le biais de Virgil Exner, son styliste en chef. Quand il a appris l'arrivée de l'exotique Fiat 8V dont les photos l'avaient impressionné, il s'est arrangé pour qu'elle soit prêtée à Chrysler où elle a inspiré plusieurs show-cars fabriqués par Ghia.



La première 8V Supersonic a appartenu ensuite à l'ingénieur Paul Lazaros et elle est restée immobilisée pendant 55 ans avant de réapparaître en 2010 avec 17 000 miles au compteur et ses Pirelli Cinturato d'origine.

Deux Fiat Supersonic ont été aussi commandées par Lou Fageol, le directeur de la société Twin coach. Il les engagea au concours de Pebble Beach 1955. L'une était curieusement modifiée avec des ailerons proéminents, des pare chocs triples, un continental kit et une peinture deux tons. Le sexagénaire a utilisé ensuite cette voiture pour ses déplacements quotidiens, après avoir remplacé le V8 Fiat par un moteur de Corvette.



Ghia espérait commercialiser 50 Supersonic sur le châssis 8V mais la coûteuse 2 litres présentait un attrait milité et les chiffres de production définitifs varient entre sept et quinze exemplaires selon les sources.

Hors d'Italie, la Fiat était peu connue, si bien que d'autres modèles ont été choisis pour servir de base à cette carrosserie fantastique.

En France, monsieur Joseph Malpelli avait été séduit au Grand Palais par la 8V Supersonic. Passionné de Jaguar, il possédait un coupé XK120 acheté chez Charles Delecroix de Royal Elysées. Comme Jaguar refusait de livrer des XK en châssis, les versions spéciales devaient se baser sur des XK complètes, ce qui a incité Malpelli à faire transformer son propre coupé par Ghia. Il a même versé un acompte à Delecroix pour un deuxième exemplaire. En plus du remplacement de la carrosserie, le moteur a été modifié et Conrero a remplacé les carburateurs SU par trois Weber.

Ce châssis n° 679768 a été terminé en 1954 et présenté à Paris puis à Londres ainsi que lors de plusieurs concours d'élégance dont ceux de Montreux et de Cannes.



La deuxième Jaguar XK120 Supersonic, châssis n° 675090, différait de la première par quelques détails comme une calandre « coupe-frites » style Ferrari, une prise d'air sur le capot et une peinture deux tons, bleu métallisé à toit gris, sans ouïes latérales.

Une troisième XK Supersonic a vu le jour et a été vendue en Suisse mais elle a disparu. Pendant longtemps, les historiens ont pensé que quatre exemplaires avaient été produits jusqu'à ce que Christian Descombes, journaliste automobile respecté, découvre que Malpelli avait remplacé le numéro d'immatriculation de sa première voiture, 69 BJ 75 par 66 BJ 75, en retournant simplement le deuxième chiffre, pour éviter les blagues douteuses des spectateurs des concours d'élégance !

A la suite de difficultés financières rencontrées dans les années 1950, Malpelli a quitté la France sans régler ses factures chez Delecroix.

La première voiture est donc restée chez Royal Elysées pendant les années 1960 mais quand Jaguar a mis en place son propre importateur, Delecroix a été durement touché et a fermé ses portes en 1969.



Son stock dont faisait partie la Supersonic a été acheté par Philippe Renault qui l'a cédé à Roland Urban qui l'a exposée dans son musée de Monthéry-Ballainvilliers.

En 1994, n'affichant que 9400 km, elle a été achetée par Jean Claude Ferchaud et rafraîchie par l'atelier Sontrop.

Elle a été repeinte mais sa sellerie a été conservée. Elle a été présentée en 1995 aux Concours Automobiles Classiques de Bagatelle dans une catégorie accueillant six Supersonic.



En 2015, elle a quitté la France pour la première fois depuis cinquante ans et a été vendue 2.1 millions de dollars à un collectionneur Thaïlandais lors de la vente RM Sotheby's de Monterey.



La voiture était dans un état tout à fait correct, mais pas suffisamment pour la présenter comme il se doit à Pebble Beach selon les souhaits du propriétaire. Il confia alors sa voiture à Strada e Corsa en Hollande (le spécialiste des Supersonic) pour une restauration totale. Les équipes de Lennart et Jurriaan Schouwenburg ont dû accélérer les travaux car les plans du propriétaire ont changé : il veut présenter la voiture à la Villa d'Este en mai 2019 ! Une fois la carrosserie terminée, elle est revenue chez Strada e Corsa pour le dernier assemblage. L'intérieur était intact, mais il a été décidé de le copier et de conserver l'original.

« C'est la Supersonic la plus complète que nous ayons restaurée, donc le travail était relativement simple » précise Lennart Schouwenburg. « Mais le délai était très court. »



Alors que l'intérieur est assez différent de celui des premières 8V Supersonic, la carrosserie est très semblable, façonnée par les talentueux ouvriers de Ghia sur les mêmes gabarits. « Les réalisations de Ghia font partie des meilleures, » ajoute Schouwenburg. Seules les poignées de portes, les barres verticales de calandre et les badges spécifiques trahissent cette connexion Turin-Coventry.

A la Villa d'Este, la Supersonic a dû laisser le premier prix de sa catégorie à une autre création Ghia, l'extraordinaire Abarth 205 Sport 1100 qui, par coïncidence, a été dévoilée au même salon de Turin 1953 que le premier prototype Conrero.



On ne sait pas ce que Sir Williams a pensé de cette Jaguar spéciale, mais de toutes les tentatives effectuées pour recarrosser la très belle XK 120 de série, aucune ne vaut la stupéfiante Supersonic. Alors que les autres versions ont vieilli assez vite, la carrosserie dessinée en 1953 par Savonuzzi a été installée 10 ans plus tard sur une Cobra 427 (châssis CSX3055) après la découverte d'une Supersonic 8V dans une casse. Nul doute que son auteur se serait amusé de ce missile de 400 ch.

Mick Walsh



Si vous souhaitez tout savoir sur cette auto, je vous invite à consulter le livre de Richard Heseltine mais aussi celui de Michel Garçon sur la XK Supersonic Bleu.

Arnaud de Clercq

