

Jaguar XK150 Special

Test sur route.



Nous évoquions dans le précédent numéro de contact XK, les répliques et autres continuations. Mais, dans le cas présent, il ne s'agit ni de l'une ni de l'autre.

Cette automobile exceptionnelle, unique en son genre, pourrait ressembler à une voiture de course d'avant-guerre, mais elle a été fabriquée à la fin des années 2010 et repose sur la mécanique d'une Jaguar XK150 de 1959.

Il est difficile de savoir qui ou quoi croire de nos jours. Il y a ces emails prétendant venir de la banque ou ces fausses Rolex vendues comme des vraies !

Et puis il y a cette deux-places grise.

À en juger par son design long, bas et élancé, la voiture a été clairement conçue et construite dans les années trente. Mais il s'agit d'un mensonge plus gros que celui de cette Submariner à 30 euros proposée sur la plage l'été dernier, car non seulement la voiture a été assemblée à la fin des années 2010, mais sous cette carrosserie élégante se trouvent le châssis et le moteur d'une XK150. Bien que cette image de la voiture soit une énorme tromperie, ses performances, elles, ne le sont pas.

Le projet a débuté en 2007 lorsque Max Szewczyk, un métallier en aluminium basé à Ilford, dans l'est de Londres, a acheté une XK150 de 1959, coupé de 3,4 litres (châssis 824682),

qu'il avait initialement prévu de transformer en une voiture de course dépouillée. Mais lorsqu'il a commencé à démonter la voiture, il s'est rendu compte que la carrosserie était dans un état pire qu'il ne le pensait. « C'était une voiture avec beaucoup de mastic, » raconte-t-il. Quand je l'ai creusée, la carrosserie était irréparable. »

Les pièces de rechange pour la carrosserie étant trop coûteuses, Max décida d'emprunter une autre voie : il allait créer une auto dans le style d'une voiture de course des années 1930. « C'est une période que j'aime et sur laquelle j'ai beaucoup travaillé, » dit-il « C'est tout ce que je sais mis dans une seule voiture. »



De Bentley à Bugatti, il admet librement être influencé par plusieurs modèles différents, mais un plus que les autres : une Speedster Model 40 Special unique, construite pour Edsel Ford, le fils de William Ford, en 1934.

Sans plan précis, ce fut une question d'essais et d'erreurs

jusqu'à ce que Max obtienne les lignes et les proportions qui lui convenaient. « J'ai esquissé la forme de base, mais elle a beaucoup changé. Au début, j'ai essayé d'utiliser la calandre originale de la XK150 dans le design, mais ça ne marchait pas. » Max a fabriqué tous les panneaux lui-même, en utilisant la traditionnelle roue anglaise pour obtenir les lignes et formes désirées.

Bien qu'il confia qu'il était « plus préoccupé par l'apparence que par la performance, » il a tout de même consacré du temps à améliorer les performances de la voiture. Le moteur XK de 3,4 litres a été conservé, mais reconstruit avec une culasse modifiée et une respiration améliorée grâce à des carburateurs Webber à double papillon. Pour rendre la véhicule plus facile à conduire, Max remplaça également la boîte de vitesses originale de la XK150 par une boîte moderne à cinq rapports de Toyota, tandis que les freins à disque et la suspension ont été renforcés.

En raison de la nécessité d'intégrer la Jaguar dans ses projets clients, il a fallu trois ans à Max pour achever sa XK150 Spécial.

Homologuée pour la route elle a été vendue 225 000 livres via Sovereign Car Sales à Whitchurch, dans le Hampshire, qui invita James à voir la voiture.

Sa posture déterminée, ses ailes détachées et ses longues lignes épurées, son cockpit ouvert et ses multitudes de loques font qu'elle ressemble, à s'y méprendre, à une voiture de course d'avant-guerre. Il n'est pas difficile de repérer plusieurs éléments où Max a clairement été influencé par d'autres voitures. Les phares intégrés, par exemple, donnent un aspect un peu semblable au Type



40 Special Speedster d'Edsel Ford, tandis que les proportions générales rappellent celles de l'Alfa Romeo Tipo C 8C 35 de 1935, et le « boat tail » fortement effilé est typique de la Bugatti Type 39. Enfin, le bossage ovale du capot qui court le long du côté conducteur derrière la calandre et abrite les carburateurs évoque ceux équipant plusieurs voitures de sport de l'époque. Pourtant, il ne s'agit pas d'un pastiche ou d'une copie directe d'un modèle précis, mais d'une création à part entière avec son propre caractère et sa personnalité.

L'attention portée aux détails par Max dépasse clairement la nôtre, simples mortels, puisque chaque rivet et chaque vis sont parfaitement alignés, et plusieurs touches astucieuses se remarquent. Les doubles échappements, par exemple, sortent discrètement par des pods de feux arrière qui ressemblent à de courtes ailes d'avion.



Un petit détail, mais j'aime beaucoup la couleur. Plutôt qu'un rouge classique Rosso Corsa, ou un vert comme le British Racing Green, Max a choisi une teinte gris moyen attrayante. Associée aux jantes à rayons noirs et aux grilles en aluminium non peintes, cette teinte à l'ancienne contribue presque autant à l'illusion que la conception, faisant passer la voiture pour plus vieille qu'elle ne l'est, sans en faire trop.





Il est temps de l'essayer. Sans porte, James Howe fit passer ses jambes une après l'autre par-dessus le bas de caisse bas, puis il se glissa sur le siège en cuir rouge, richement rembourré, jusqu'à ce qu'il soit derrière le grand volant en bois sombre, presque noir. En raison de ses jambes ridiculement courtes (c'est lui qui le dit !) il essaya de déplacer le siège vers l'avant, mais découvrit qu'il était fixe, sans réglage possible. Il semble qu'il allait devoir débrayer avec ses orteils.

Le gout de Max pour les détails se manifesta encore une fois avec la découverte du tableau de bord en aluminium peint en noir avec cinq interrupteurs de style aéronautique qui semblaient tout droit sortis d'un cockpit de bombardier Lancaster, Le résultat donnant un aspect presque militaire à cet ensemble.



Hormis le compteur de vitesse numérique (qui paraît aussi déplacé dans ce cockpit rétro qu'un iPhone dans un film de Charlie Chaplin), la majorité des instruments proviennent de la voiture d'origine, la XK150. Mais, tout à gauche du tableau de bord, se trouve ce qui semble être un vieux chronomètre russe.

« C'est quelque chose que j'ai trouvé et que j'ai mis là parce que je trouvais que ça avait l'air bien, » dit Max. Il n'a pas tort ; le cadran légèrement usé et l'écriture en cyrillique vertes paraissent étrangement naturelles dans cette voiture au look ancien. De plus, cette horloge inhabituelle, accompagnée des interrupteurs d'origine aéronautique, renforce l'impression que cette voiture spéciale des années trente, faite maison, utilise des pièces trouvées à l'époque.



Démarrer le moteur fut aussi excitant que l'espérait James. Après avoir actionné deux interrupteurs pour mettre le contact et la pompe à carburant — leur résistance offrant une sensation parfaite —, il appuya sur le bouton du démarreur. Le moteur XK de 3,4 litres se mit immédiatement à vibrer, son rugissement rauque habituel amplifié par l'absence de toit ou d'insonorisation.

Après avoir chauffé le moteur, il embraya, passa la première puis il accéléra à fond, pied au plancher d'aluminium non recouvert de tapis, et le moteur réagit immédiatement. On ne sait pas exactement combien pèse la Special de Max, mais elle es certainement nettement plus légère que les 1473 kg de la XK150.

Cette légèreté, combinée à un moteur de 3,4 litres qui doit produire plus que ses 210 chevaux d'origine, donne une accélération plus dure, plus vive et plus précise. La puissance arrive bien plus rapidement qu'avec une XK150 standard, ce qui me donne l'impression d'être secoué comme lors d'un vol sur un vieux biplan. Grâce à une boîte de vitesses moderne de Toyota, plus rapide et précise que celle d'origine, cette performance vive est encore améliorée.

Il n'avait pas besoin d'aller très vite pour ressentir cette sensation. Avec l'étrange pare-brise qui offre autant de protection qu'un costume en lin dans une tempête, et des côtés si bas qu'il pouvait s'étirer pour toucher le sol, même à 50 km/h il avait l'impression de dévaler Brooklands, en lutte pour une position avec les Bentley Boys. Ajoutez à cela le rugissement puissant de l'échappement, et cette expérience devint inoubliable.

Malgré la grande dimension des pneus à carcasse diagonale 600 x 16 Blockley, qui offrent beaucoup d'adhérence dans ces conditions mouillées et grasses, ils rendent la direction un peu trop floue, manquant de la précision d'une XK150 d'origine. Certes, ils ont fière allure, leur taille et leur dessin à l'ancienne renforçant l'illusion que la voiture date des années

trente, mais personnellement, il aurait préféré une monte radiale plus moderne pour une meilleure direction. Mais ce n'est qu'une critique mineure pour cette création autrement fabuleuse.

En tant que voiture de course d'avant-guerre, la XK150 Special de Max pourrait apparaitre aux yeux de certains comme une tromperie mais en réalité, il ne fait aucun doute que ses performances, son caractère et son apparence sont parfaitement légitimes.



Arnaud de Clercq avec la complicité de James Howe.