

Le match XK120 contre XK140

La lignée XK

Williams Lyons n'est pas encore anobli par la Reine mais aux yeux des sportsmen il le sera rapidement grâce à son premier vrai chef d'œuvre : la lignée XK.

Et la question qui vient avec, quelles différences distinguent la XK120 de la 140 ?



Archive Bernard Viart

La situation initiale

À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, Jaguar planche sur une nouvelle berline mais le projet prend du retard... De son côté, William Lyons réalise un voyage d'affaires en Amérique pour développer ses contacts et comprendre les envies de la population du Nouveau Monde. De retour dans son pays natal, Lyons et William Heynes dessinent rapidement les lignes de celle qui va devenir la XK120. Présentée en 1948, elle séduit immédiatement par ses qualités esthétiques et techniques. Sa silhouette est simple, pure, sans fioritures, proche de la perfection sur quatre roues. Elle paraît frêle aux côtés de nos voitures actuelles et à la fois terriblement attirante. Sous son long capot est tapi le fameux 6 cylindres en ligne « XK », le premier moteur 100% Jaguar qui donne son nom à ce modèle.

Le premier essai

Une véritable famille XK démarre alors. La XK120 donne la marche à suivre et la recette, si elle paraît simple, est difficile à mettre en œuvre. Elle consiste à rivaliser avec les meilleures européennes à un tarif défiant toute concurrence. La XK y parvient grâce à un équilibre divin offert par un moteur suffisamment reculé vers l'habitacle pour bénéficier d'une proue prompte à enchaîner les virages. Le revers de la médaille vient de la facilité de conduite, la direction à boîtier Burman étant plutôt rétive à basse vitesse, une tare commune aux voitures de cette époque. L'ergonomie pâtit également de cette implantation obligeant une conduite « vintage » avec le dos bien droit rendant les trajets fatigants...



Archive Bernard Viart

Les corrections

6 ans après la 120, la 140 la remplace. Dans l'automobile sportive, et en particulier dans ces années où les évolutions et innovations vont bon train, chaque année est une éternité. Par chance, la XK120 étant excessivement bien née, la 140 n'apporte que des corrections indispensables à sa vie future et corrige les défauts de la gestation hâtive de son aînée. Le boîtier Burman de la direction est remplacé par une crémaillère Adler transformant la 140 en une voiture tout à fait actuelle, facile à vivre. Des amortisseurs télescopiques remplacent les amortisseurs à bras de la 120 permettant de gagner en confort de conduite. L'ergonomie s'améliore également grâce à la translation du moteur de 5 cm vers l'essieu avant, augmentant l'habitabilité pour les passagers.

Les contre-parties

Ce mouvement bouleverse néanmoins l'équilibre divin de la voiture. Le centre des masses est déplacé vers le train avant qui perd en vivacité. À l'extérieur, le roadster subit la mode des chromes et des législations sécuritaires de plus en plus drastiques. Si son style est certes plus chargé, l'élégance originelle perdure. Les deux voitures partagent de nombreux points communs, allant de la silhouette aux divers éléments techniques de moteur et de transmission.

XK120 ou 140 ? Celle à la conduite virile ou la plus facile ?

Une aubaine : il n'y a pas de mauvais choix, ce n'est qu'une question de goût.

Une carrière immensément longue qui se poursuivra jusqu'en 1961 avec la XK150 et ses freins à disque (à l'avant) à partir de 1957. Un glorieux succès pour une voiture pensée dans un premier temps comme une série limitée... On dit que Le Mans choisit son vainqueur, on peut aussi souligner que l'histoire choisit ses personnages... et la XK120 a écrit un joli chapitre de ce très beau livre de l'histoire automobile.