

Road Trip de Biarritz à Paris, ou comment se consoler de ne pas faire le Tour Auto de Paris à Biarritz !



Depuis plus d'un an, un fidèle participant aux sorties du Parmain Classic, déjà propriétaire d'une autre anglaise, une TR5 verte, m'avait abordé car il lorgnait sur les différentes XK qui venaient s'aligner chaque mois dans le parc du Château Conti de l'Isle Adam, entre autres de la 120 ou la 140 de Francis Thibaud, à ma propre 150 rouge !

Il recherchait un coupé, mais n'était pas bien fixé sur le modèle exact sur lequel il jetterait son dévolu.

Nous en avons parlé, et au fil des semaines, nous avons échangé soit sur place soit au téléphone, sur des autos mises en vente un peu partout, en France comme à l'étranger ;

La première qui retint son attention était une 150 à vendre à Florence, et qui présentait bien, mais hélas, une fois essayée par un expert détaché sur place, elle s'avérait peu fiable et très loin des espoirs fondés en visionnant ses photos !

Un peu plus tard, plusieurs 120 FHC retinrent son attention, alors pour l'aider dans son choix, je suis allé les voir, à Cherbourg et dans sa région. Un joli « *week-end en semaine* », en Jaguar F-Pace, dans la brume de l'automne et le crachin du Cotentin, mais un périple bien agréable au pays des parapluies éponymes !!





Trois garages proposaient des 120 ou des 140, et rapidement, en les essayant, quand elles daignaient démarrer, j'ai réalisé à quel point le premier modèle de la série des XK était différent du dernier, à savoir ma 150 ! J'ai eu aussi un cabriolet 140, il y a longtemps, et son confort m'avait séduit à l'époque, mais l'exiguïté du coupé 120 et le grand volant m'ont paru inconfortable pour un adulte de taille normale, sans parler de la visibilité latérale et arrière plus que restreinte !



Je lui en ai fait part et aussi insisté sur le rapport qualité/prix des modèles offerts à la vente qui auraient tous nécessité, au-delà de l'achat, certaines dépenses immédiates sans parler d'améliorations éventuelles.

Alors notre ami a repéré une 150 coupé blanc avec toit ouvrant Webasto, ce qui lui plaisait, car il voulait pouvoir profiter du soleil sans pour autant basculer sur un cabriolet ; mais ce dépôt-vente était aussi un peu cher par rapport aux nombreux travaux à y effectuer pour le fiabiliser et lui donner une esthétique convenable et qui sied à ce haut de gamme !!

Mais ce n'était pas le coup de foudre non plus, la carrosserie laissant à désirer et la voiture n'ayant pas tourné depuis trop longtemps...

Les semaines passèrent, et puis voilà qu'un 140 coupé ex-USA est à vendre dans le Val d'Oise, nous nous y retrouvons... Je l'essaye, ce fut laborieux, pas de starter, et une voiture typiquement américaine : des pneus à flancs blancs, un vert qui n'a rien de British mais plutôt tendance jardinerie, des jolies moquettes... mais en bouclette, et des garnitures de portes en vinyle sans vide poche ! Je lui dis que je ne suis pas emballé, alors nous partons déjeuner pour en parler et évoquer d'autres XK actuellement en vente.

Et justement, parmi les annonces sélectionnées, ressortent 2 XK 140 à des prix comparables, et surtout une qui a le mérite, tout d'abord d'être une Royal Elysées, donc une XK « française » livrée en 1956 par Ch. Delecroix, et qui de surcroît a été restaurée en 2017 par son propriétaire décédé depuis.

Les photos, dans leur décor typiquement basque, parlent d'elles-mêmes : une combinaison originale d'un Sherwood Green avec un intérieur rouge, des roues pleines et des spats, donnent à ce coupé une allure différente et très élégante, même si on remarque immédiatement que les feux LUCAS additionnels ont été posés « à la 120 » et non pas à l'extérieur des bananes, comme sur toutes les 140 et 150 !

On notera que pour être aux normes françaises de l'époque, Ch. Delecroix avait fait poser des catadioptrés sur les pare chocs arrière, signe distinctif aujourd'hui des « Royal Elysées » !





La qualité de la restauration transparait dans les photos, les ceintures rouges ont même la boucle avec le « leaper » chromé, et on note la présence des pare soleil en mica vert sur un beau ciel de toit.

Sur les photos le moteur semble bien propre et la présence d'un ventilateur électrique rassure, quand on connaît la propension des 140 à chauffer plus que ses sœurs, ayant une calandre étroite et de surcroit avec les plus épais fanons de la série !

Je propose donc à notre ami d'en savoir plus et il fait un aller-retour à Saint Jean de Luz pour voir la voiture et en faire un essai, limité certes, mais suffisant pour le conforter sur l'état général tant mécanique, qu'esthétique.

A ce moment précis du calendrier, je sais que je n'ai pas été sélectionné pour le Tour Auto 2026, en dépit de ma participation aux 3 dernières éditions ! Je n'irais donc pas début mai avec ma 150 sur le parcours de cette année qui emmènera les concurrents de Paris à Biarritz... Alors je suggère à notre ami de concrétiser son rêve avec cette 140-là qui coche toutes les cases, ce qu'il fait en faisant une offre acceptée par la veuve du propriétaire. Je lui propose d'aller la chercher au Pays basque et, en « compensation » du Tour Auto dont je suis privé, de faire un Biarritz-Paris en 140 et en plusieurs jours !





Je lui propose d'aller la chercher au Pays basque et, en « compensation » du Tour Auto dont je suis privé, de faire un Biarritz-Paris en 140 et en plusieurs jours !





Quelques formalités administratives et techniques s'imposent tout d'abord : notre ami doit assurer le véhicule, avec bien sûr une assistance, me prévoir en conducteur additionnel (avec mon relevé personnel de (non-) sinistres !), et compte tenu de leur âge, prévoir un train de pneus neufs à faire monter sur place avant le voyage.

La date est choisie, je prends donc un vol Paris-Biarritz le lundi et atterris en fin d'après-midi. Le temps de déposer mon sac dans l'hôtel réservé à St Jean de Luz, j'attends sous la pluie un autre taxi qui n'arrivera jamais... Un ami de la propriétaire qui avait déjà été présent pour l'essai préliminaire se propose de venir me chercher et de m'emmener, il n'y a qu'un quart d'heure de route pour rejoindre ce charmant village typique du Pays basque.

La propriétaire me reçoit très gentiment, nous échangeons papiers, signatures et carte grise et nous voilà devant le garage, derrière ses portes se trouve le félin, endormi, mais en charge, sous sa housse rouge... basque !





La 140 apparaît enfin, conforme aux photos et décidemment d'une rare élégance dans cette livrée et avec les spats !

Je mets le contact et là, premier haussement de sourcils, la pompe à essence cliquète mais ne s'arrête pas ! Les cuves doivent pourtant être pleines, il y a peut-être une fuite ! Un coup d'œil sous le capot me rassure, tout est sec, ce doit être le modèle de pompe qui d'ailleurs n'a pas un bruit de pompe SU !!??

L'ami de la propriétaire m'indique le bouton de starter manuel, le coupe circuit côté passager, et un petit interrupteur caché côté conducteur qui coupe l'allumage en guise d'antivol ! On verra plus tard que sa position n'est peut-être pas la plus idéale !

La voiture maintenant est assez chaude pour partir, je salue mes hôtes, et m'assure immédiatement que les essuie-glaces fonctionnent car il pleut toujours ! tout va bien, les 2 vitesses sont opérationnelles et de surcroît les balais neufs essuient vraiment bien ! Me voilà reparti à St Jean de Luz où je gare la voiture dans un parking proche de mon hôtel, bien à l'abri.



Le lendemain matin, j'ai rendez-vous pour le montage des pneus dans une impasse à Biarritz, où tout d'abord je ne vois aucun garage... un jeune homme m'apostrophe : venez ! c'est là ! Il a juste un box avec un cric et une équilibreuse, drôle de garage partenaire ! Mais il semble soigneux, je l'aide à déposer les enjoliveurs et le laisse à sa mission, car l'heure du déjeuner approche. Un bus juste en face me dépose au Palais et sous le soleil revenu, je vais jusqu'à la mer et choisis une brasserie bien placée et déjà bien remplie de clients commençant à bronzer en dégustant leur plat !

Je remonte en début d'après-midi, mais entre-temps le monteur a signalé dans un message qu'une jante était légèrement voilée ; il ne veut pas mettre la roue de secours à la place car il a déjà tout remonté et n'ose pas déposer le « rim bellisher » chromé qui est absent sur la 5^{ème} jante.

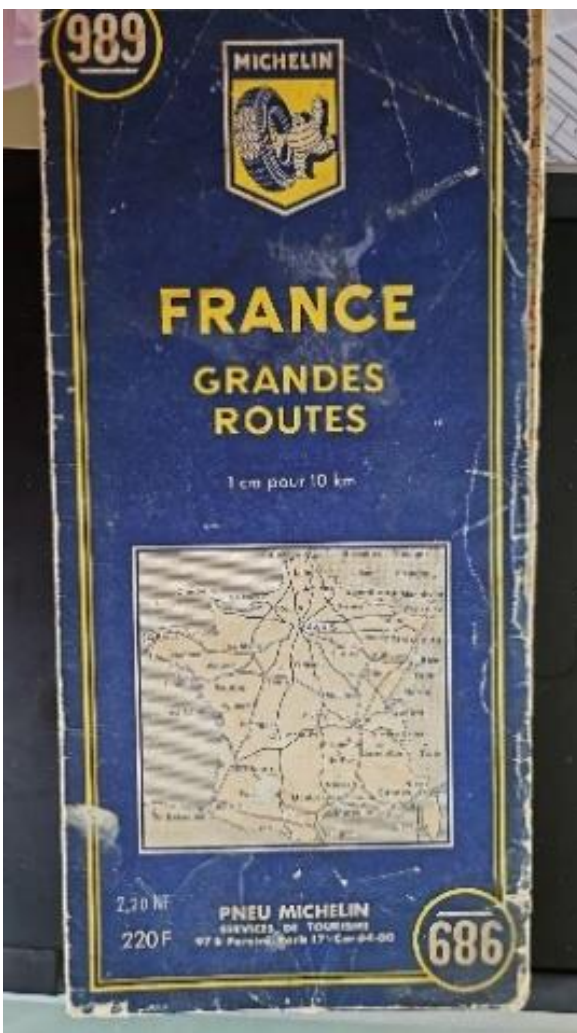
Je récupère donc la voiture, bien chaussée désormais, fais le premier plein d'essence 98, note le kilométrage de départ, et me dirige vers le Norauto le plus proche : en effet étant venu en avion, je n'ai rien avec moi, j'achète donc un bidon de 20x50, un bidon de liquide de refroidissement, un extincteur (indispensable !), une canne anti-vol, et un tournevis multifonctions !



Je ressors de Biarritz pour retourner à St Jean, mais c'est déjà l'heure de pointe, ça bouchonne, et il fait chaud... et l'aiguille du thermostat monte inexorablement : 80, 85, 90, 95...98 degrés, ouf l'autoroute arrive, et la température redescend !! J'ai décidé de tester la voiture en allant déguster quelques tapas à San Sebastian : il n'y a que 35 kilomètres et j'aime beaucoup cette ville (je l'avais d'ailleurs choisie comme étape finale pour notre rallye de la Rioja il y a quelques années).



Mais San Sebastian est aussi une ville encombrée en fin de journée, le temps de la traverser et de trouver une place dans le parking souterrain de la Concha, devant l'Hôtel de Londres (!), la température se remet à monter et quand je coupe le contact, l'aiguille monte... à 100 puis 110 (dans la zone de pression d'huile en fait !), et quand je reviens après avoir dégusté mes tapas dans mes endroits favoris (Alcalde, Gandarias, Tamboril...)...



... je trouve une flaque sous la voiture ! Mon bidon de 1 L de liquide y passe entièrement, et comme il fait maintenant nuit, une fois reparti, la voiture ne chauffe plus mais j'ai noté que le ventilateur additionnel se déclenchait trop tard et se coupait trop tôt... Un réglage du thermostat s'impose ainsi que la pose d'une commande manuelle de marche forcée ! En attendant retour sans encombre et très rassurant jusqu'au parking souterrain pour la nuit !

Le lendemain mercredi, je prends mon temps, le ciel est couvert et j'ai prévu environ 300 kilomètres... Mais en suivant l'ancienne route : j'ai acheté sur le Bon Coin une carte Michelin *Grandes Routes* de 1960, bien décidé à éviter les grands axes et à prendre un infini plaisir à sillonner les petites routes à allure adaptée à une voiture de 70 ans exactement !

De plus je ne connais pas bien la voiture et dans les bourgs et les villages il y a toujours un garage ou une bonne âme pour se faire dépanner si besoin !

Mais pour l'instant tout va bien, le temps s'est éclairci, et je prends le temps de prendre quelques photos dans les vignobles bordelais.

Un village se présente, une boulangerie a quelques tables au soleil, j'y prends un café, face à la voiture qui a fière allure.

Je vois alors arriver en boitillant une femme dont une jambe est prise dans une attelle, elle cherche à aller à la ville voisine ; c'est sur mon chemin, je lui propose de la déposer, et c'est là où la disposition des sièges s'avère adaptée : le plancher est plat, la porte s'ouvre à 90°, aucun problème pour s'installer jusqu'à destination. Son commentaire sera élogieux, tant sur la voiture elle-même que sur les magnifiques cuirs rouges des sièges qu'elle trouve très confortables en dépit de son handicap temporaire.

Je suis ma vieille carte routière et me retrouve sur des routes étroites, comme on peut en juger, mais c'est bien agréable, pas de dos d'âne, pas de ronds-points sur ces départementales ou ces routes vicinales !

Je traverse une forêt, il fait sombre, j'allume les phares et me rends compte avec le petit voyant rouge que je suis en pleins phares, j'actionne alors la pédale pour repasser en codes (oui, je sais, aujourd'hui on dit feux de croisement et feux de route, mais je suis un boomer !).

Soudain, plus rien, la voiture s'arrête, j'ai juste le temps de la diriger et l'arrêter sur un bas-côté pour ouvrir le capot et voir quel est le problème : rien de visible, je suis perplexe quelques instants, j'essaye de redémarrer, mais elle ne part pas, c'est l'allumage... bien sûr ! Le petit interrupteur caché a été involontairement actionné par mon pied gauche lors de mon changement de phares ! Je le bascule et le moteur redémarre, c'est rassurant !



Je m'arrête pour faire le plein et constate une consommation anormalement élevée : près de 18 litres aux 100 !! Je sors mon tournevis et effectue un réglage empirique du ralenti pour le baisser un peu... cette petite manœuvre se prouvera gagnante au plein suivant qui montrera une baisse à 15 l/100.

Me voici arrivé en fin de journée à ma première étape, un hôtel dans une bourgade au-dessous d'Angoulême, avec surtout un grand garage fermé où l'XK passera la nuit aux côtés du Range Rover du patron qui viendra me complimenter en amateur d'anglaises !

Jeudi matin, j'ai loupé le petit déjeuner ! Il faut dire que le changement d'heure du dimanche précédent n'est pas encore digéré, j'ai dépassé l'horaire limite ! Alors je sors la voiture, y glisse mon sac et reprends la route buissonnière, il y aura bien un café sur la route !

Mais avec ce café tardif, je continue ma route en Charente et laisse passer l'heure du déjeuner, or nous sommes en province, et après 14h point de salut dans la région de Poitiers ! Ce sera une heureuse découverte à un rond-point d'une autre boulangerie restaurant, chez Feuillette, qui me permettra de faire une pause ma fois très correcte, un œil sur la voiture garée en face !





La route se poursuit sans encombre, je suis agréablement en confiance dans cette 140 qui se comporte si bien que je tente une petite pointe à l'occasion d'une 4 voies, sans circulation dans cette après-midi : 160 au compteur, soit 141 km/h réels au Coyote, rien ne bouge, pas de vibrations, température (75°) et pression d'huile (60psi) restent imperturbables ! Tout va bien et c'est tranquillement et à allure normale, en contournant Tours, que je me retrouve à ma second étape, dans un charmant petit hôtel.



Le dîner y est servi à 20h ; je n'ai pas compris que le chef servait tous les clients (5 en fait !) en même temps sur un menu unique et imposé ! Or je prends mon temps, vérifie les niveaux, un litre d'huile à remettre, et je remonte dans ma chambre et ne descend dans la petite salle à manger qu'à 20h15, sous les applaudissements des autres convives qui m'attendaient pour être servis ! Le repas s'avère très bon, et j'échange avec le couple d'anglais qui a bien sûr remarqué la Jaguar !!



Le lendemain matin, nous nous retrouvons tous dans la salle à manger pour un petit déjeuner frugal avec œufs brouillés et fromage blanc maison !

Le temps de nettoyer le parebrise grâce à la rosée du matin, car la voiture a dormi dans le jardin, et c'est parti direction... RetroRoadster, le garage de notre partenaire du Club, Corneliu Nastase, chez qui notre ami a pris rendez-vous pour quelques travaux d'amélioration et d'intervention sur les quelques points que j'ai relevés (DA, freins, allumage, pompe à essence car ce qu'elle avait c'était une FACET pour 4 cylindres, d'où le cliquetis permanent !).

Il nous retrouve sur place, heureux de voir SA voiture arrivée saine et sauve.

Je suis moi-même content d'être parvenu à faire 907 kilomètres sans encombre avec une Jaguar de 70 ans... Certains m'avaient trouvé audacieux voire inconscient de tenter ce road trip, sans assistance ni outillage, mais j'étais confiant, je connais ce moteur XK depuis 1981, il a équipé mes nombreuses Jaguar, des MK2 aux XJ, en passant par les XK, Mark IX et même la Mark V (à moteur de 120) qui sont passées entre mes mains ! Et puis la voiture avait été restaurée il y a peu, donc j'avais de bons atouts dans mon jeu !





Il nous reste à attendre de voir cette jolie 140 lors des sorties du Club où bien entendu j'ai poussé notre ami à s'inscrire, mais ça, c'est pour une autre histoire....

Amicalement vôtre,

Pascal Négre

