

MDU 524 : LA JAGUAR QUI A DEPASSE LE RESTE DU MONDE !

Retournons ensemble sur l'histoire de la voiture la plus rapide de son temps, celle qui a remis les pendules à l'heure... anglaise, évidemment !



Ce matin d'octobre serein, une Jaguar verte entre sur l'autoroute A5 vide à l'ouest de Bruxelles.

Rapidement, le conducteur passe la vitesse supérieure, pousse le moteur six cylindres de 3,4 litres à travers ses paliers et grimpe vers la limite de régime : 5800, 6000, bientôt 6200 tr/min.

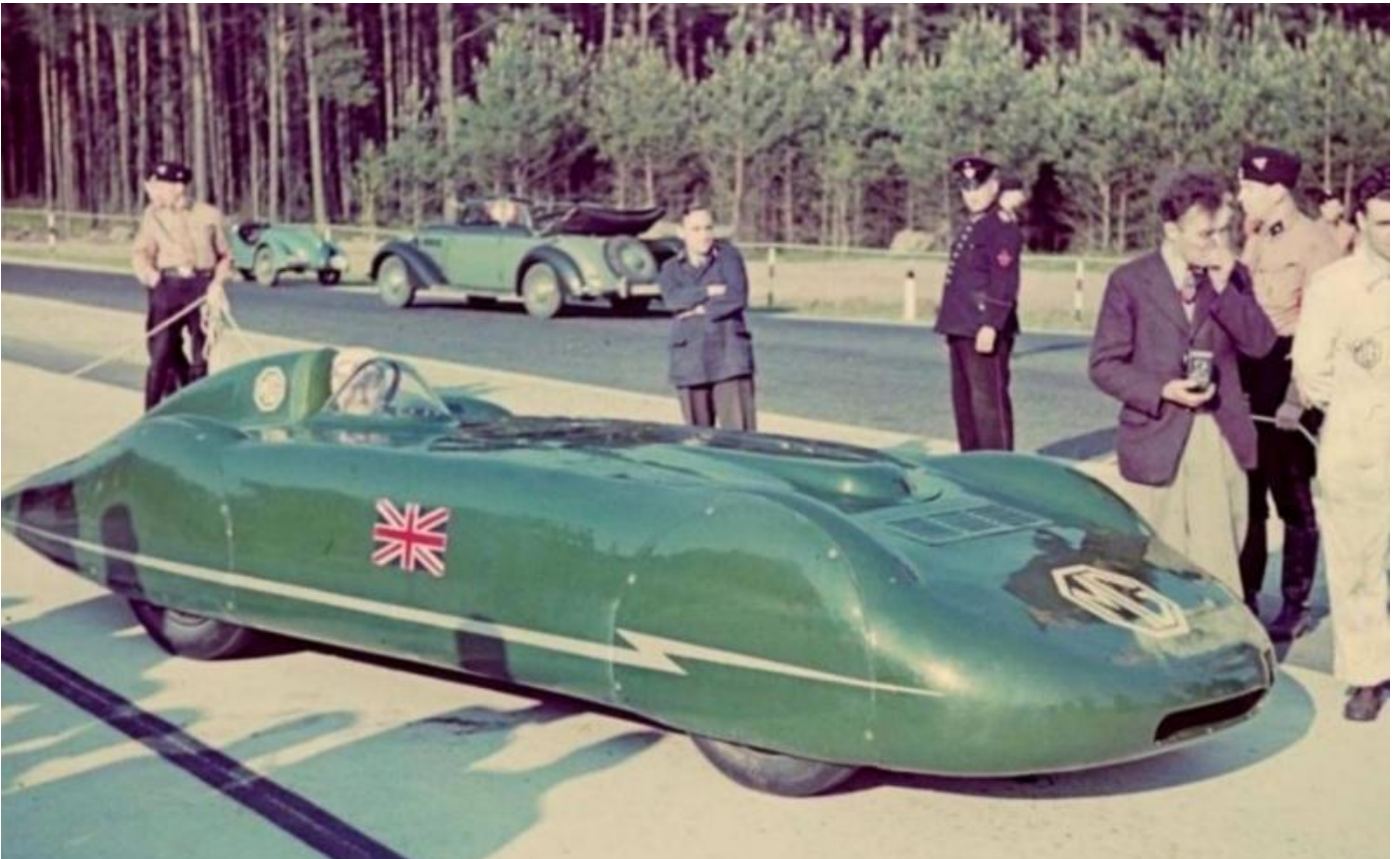
Sur cette route droite près de la petite ville de Jabbeke, la voiture de sport britannique atteint 120 mph, 140, puis 160. Finalement, une vitesse de 172,412 mph soit 277,47 km/h est enregistrée, un record du monde pour une voiture de série.

La voiture était une Jaguar XK120, le pilote un certain Norman Dewis, et nous étions le 20 octobre 1953.

À l'époque, ce record mettait fin à des années de tests à grande vitesse menés dans l'ouest de la Belgique, qui avaient commencé peu après la Seconde Guerre mondiale. Dès 1938, le pays avait commencé à construire des autoroutes dans l'objectif de créer une liaison entre Ostende, en bord de mer, et la capitale belge, Bruxelles. Les 30 premiers kilomètres achevés reliaient Jabbeke, à l'ouest, au village d'Aalter.

L'A5, comme elle s'appelait alors, s'est révélée idéale pour les tests à grande vitesse parce qu'elle était construite en léger surplomb, parfaitement rectiligne et ne traversait aucune zone habitée. À l'époque, la Grande-Bretagne ne disposait pas encore de ses propres autoroutes. Et l'Allemagne me direz-vous ? Eh bien, les gens n'étaient pas très enclins à rendre visite à l'ancien ennemi malgré son réseau autoroutier impressionnant.

De la fin des années 1940 au début des années 1950, les records étaient constamment battus à Jabbeke. Le premier fut établi par Donald Healey, plus tard célèbre pour l'Austin-Healey, qui atteignit 104,7 mph, dans sa berline Riley de 2,4 litres. Le lieutenant-colonel Goldie Gardner s'était lui aussi illustré en pilotant un prototype MG EX135 à 159 mph, puis 176,694 mph, mais cela était bien loin d'un modèle de série.



En mai 1949, Jaguar qui venait de commencer la production du roadster XK 120 décida de faire une démonstration de ses performances. La voiture, une conduite à gauche n° de châssis 670002, était le deuxième exemplaire fabriqué. Les chronométrages furent assurés par le Royal Automobile Club de Belgique.



C'est l'ingénieur en chef de Jaguar, Walter Hassan, qui était censé conduire la voiture mais, ce jour-là, il était malade. C'est donc le pilote d'essais Jaguar, Ron « Soapy » Sutton, qui le remplaça au pied levé. La voiture avait été débarrassée de tous ses accessoires extérieurs non indispensables et qui auraient pu dégrader sa pénétration dans l'air et on recouvrit la place du passager par un tonneau cover. La voiture fut chronométrée lors d'un mile en départ lancé à la vitesse de 132,596 mph soit 213,393 km/h. La Jaguar XK 120 fut alors déclarée la voiture de production la plus rapide du monde.

En mars 1953, l'usine retourna à Jabbeke avec une autre XK120 presque d'origine, châssis n° 660986, immatriculée MDU 524. Pilotée par Mike Davis elle atteignit une vitesse de 140,789 mph soit 226,57 km/heure. Un record du monde !



Et ce n'était même pas une voiture toute neuve, puisque Maurice Gatsonides, pilote d'usine Jaguar, avait déjà piloté la XK de 1952 un an plus tôt lors du rallye Coupe des Alpes. La célébrité ne dura pas longtemps !

En effet, ce record tant convoité par Jaguar tiendra jusqu'en septembre 1953. A cette date le pilote Celso Fernandez au volant d'une toute nouvelle Z-102 du constructeur espagnol Pegaso tenta, lui aussi de battre des records. Il va, le même jour, en battre quatre homologués par le Royal Automobile Club de Belgique, dont celui du mile lancé qu'il a couvert à la vitesse de 151,042 mph soit 243,079 km/heure.

Et même si personne ne l'a dit officiellement, cette défaite face à la voiture espagnole a laissé une profonde cicatrice. Lors d'une interview accordée au journaliste américain Ken Gross en 2014 à l'occasion de la présentation de MDU 524 au concours de Monterey en Californie, Norman Dewis expliqua : « *Lyons est venu me voir en me disant : "J'ai vu que vous aviez perdu votre record. Comment comptez-vous remédier à cela ?" Je lui ai répondu : "Il n'y a rien à faire, nous n'avons que la XK120." Il m'a dit : "Je pensais que cela vous intéressait un peu plus que cela."* »

Dès le lendemain matin, le chef ingénieur Bill Heynes rassembla une équipe composée de l'aérodynamicien Malcolm Sayer, de l'ingénieur châssis Bob Knight et du développeur moteur Jack Emerson.

Les techniciens n'ont pas trainé !

Sayer avait préparé une liste de modifications nécessaires pour réduire la traînée, la résistance au roulement et le poids. Le pare-brise, les feux latéraux, les pare-chocs avant et arrière, ainsi que le siège passager devaient être supprimés.

L'équipe ajouta une coque en aluminium couvrant toute la partie inférieure de la voiture et une tonneau cover rigide pour le côté passager. Une plaque d'obturation partielle recouvrait le radiateur, légèrement incliné vers l'arrière, une caractéristique plus tard introduite sur la série XK140.

Mais la plus remarquable innovation fut une bulle en Perspex, issue d'un planeur Slingsby, qui encapsulait complètement le conducteur. Une couverture complète prévue pour les passages de roue avant n'a pas été réalisée, car elle aurait encore réduit la maniabilité. On notera également l'adaptation de pneumatiques « slicks » comportant tout juste deux millimètres de gomme et surgonflés pour limiter la traînée.

La bulle était censée aider à atteindre 6 à 8 mph de vitesse de pointe en plus, mais elle apporta ses propres problèmes. Comme Dewis, qui mesurait seulement environ 1,60 m, l'expliqua à Ken Gross : *« La première fois que je me suis assis dans la voiture, la bulle en Perspex ne rentrait pas. Elle était posée sur le sommet de ma tête, à environ 10 cm de la carrosserie. J'ai dit : "Ce n'est pas franchement bon, ça, hein ?" »*



Lorsque Heynes a enlevé complètement le coussin, Dewis a refusé de s'asseoir sur le plancher en bois plat. Même avec un tapis Sorbo de 5 cm en place, Dewis expliqua : *« Je pouvais à peine voir au-dessus du pare-brise. »* Un volant de 36 cm de diamètre a été installé à la place de l'original de 46 cm pour faciliter la conduite et améliorer légèrement la visibilité.

Grâce à ces modifications, le poids a été réduit à 1 231 kg, soit environ 127 kg de moins qu'une XK120 standard.

C'était maintenant au tour de Jack Emerson, le responsable moteur, d'apporter plus de puissance à la voiture. Comme le décrit Ken Gross, Emerson a construit un six cylindres de 3,4 litres basé sur un moteur de type C, avec des pistons légers à 9:1 de compression, des carburateurs SU H8 de 2 pouces surdimensionnés, des arbres à cames à levée élevée, un volant moteur allégé, une pompe à huile type C avec un carter modifié, des doubles pompes à carburant électriques, une boîte close ratio et un pont arrière de 2,92:1. La puissance, selon les sources, aurait pu atteindre jusqu'à 228 chevaux.

Avant d'être expédiée à Ostende à bord du SS Prince Albert, le réservoir de la XK, immatriculée MDU 524, fut rempli d'essence de qualité commerciale et scellé par le RAC britannique. Dans son interview, Dewis se souvint : « *Le lundi 17 octobre 1953, nous sommes arrivés à Jabbeke. Ils ont fermé la route, et j'ai fait une ou deux sorties pour chauffer la voiture.* »



La circulation était déviée d'un côté de l'A5, tandis que les essais de record se déroulaient de l'autre. « *La surface était constituée de sections de béton avec des raccords en bandes de caoutchouc, on entendait le claquement des pneus.* »

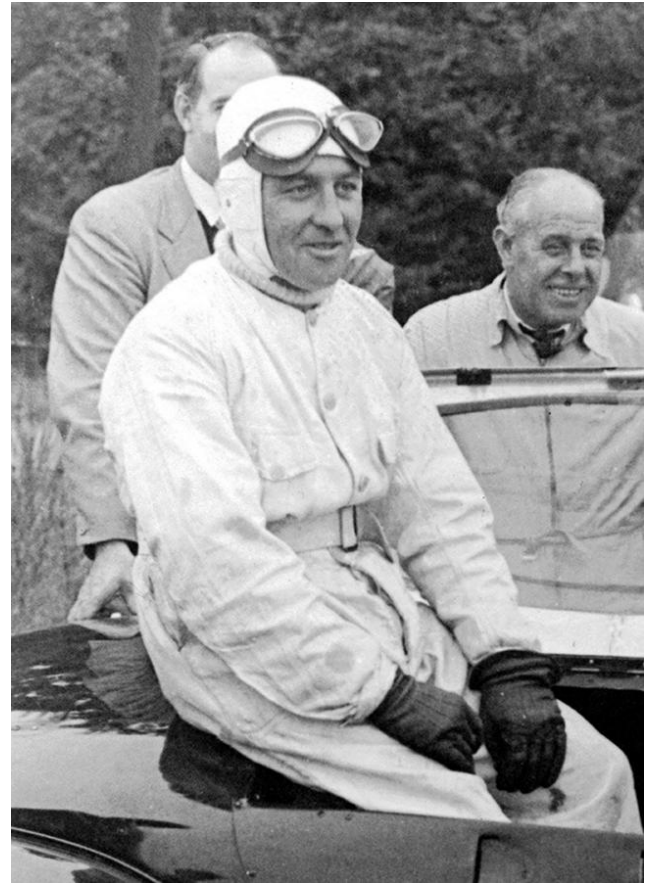


Le record

Le matin du mardi 20 octobre, Dewis se retrouva au début d'une portion de 8 km de l'autoroute belge fermée, vêtu seulement d'un casque en tissu et de lunettes de protection — pas de casque de course ni de ceintures. Deux miles étaient consacrés à atteindre la vitesse maximale, suivis d'un mile mesuré et de deux miles de récupération.

À la fin, seul un arrêt de 2 minutes était autorisé — avec une vérification rapide des pneus slick Dunlop gonflés à 80 psi (soit 5.51 bars) puis c'était reparti pour le second run. La vitesse record était calculée comme la moyenne des deux essais. Emerson avait averti Dewis de ne pas dépasser 6000 tr/min en aucune circonstance.

Juste avant le panneau à damier signalant le début du mile mesuré, Dewis sentit à quel point la voiture se comportait bien. Pression d'huile ? Température de l'eau ? Tout était normal.



Dewis tournait à 6000 tr/min, mais il y avait encore une poussée : « *Je suis à 6000, et je me demande : "Est-ce que je relâche ou je laisse aller ?" J'ai passé le panneau à 6300 tr/min, et ça s'est passé très doucement. Mais quand je suis revenu, tout le monde était là, bras croisés. Personne ne souriait. Personne ne parlait. Lofty dit : "Tu as un problème avec la voiture ? Tu n'es pas aussi rapide qu'en avril."* » Tout le monde a maintenu l'illusion quelques minutes, jusqu'à ce que Lofty révèle : « *Tu sais ce que tu as fait ? Tu as dépassé les 172,4 mph. Tu as tout cassé !* »



Norman Dewis avait explosé le record de la Pegaso en réalisant effectivement un mile départ lancé à la vitesse de 172,412 mph soit 277,47 km/heure.

Les lauriers reviennent à nouveau chez Jaguar et la XK 120 redevient la voiture la plus rapide du monde. Tellement rapide que le Royal Automobile Club de Belgique interdit les nouveaux records jugeant l'entreprise trop dangereuse.



Après les essais, Jaguar utilisa largement ce record du monde dans ses campagnes de relations publiques et de publicité, mais ne montra plus jamais la voiture en public — ni lors d'un salon, ni chez un concessionnaire. Dewis explique pourquoi : « *Sir William était toujours économe, alors la voiture a été remise dans son état d'origine — pare-brise remis, phares remis, tout ce qui était en dessous retiré — et elle a été vendue à un certain Albert Powell.* »

Powell, l'un des fondateurs du Jaguar Drivers' Club, posséda la voiture pendant quelques années. Au début des années 2000, l'Américain Jeff Lothman découvrit MDU 524 au Royaume-Uni, l'acheta et fit restaurer entièrement la voiture par JD Classics, un spécialiste britannique. Derek Hood, chez JD, put s'appuyer sur la mémoire détaillée de Dewis pour recréer notamment la bulle en Perspex détruite et le tonneau cover en aluminium.

Après sa restauration, MDU 524 remporta de nombreux prix et fut vue lors des plus grands concours d'élégance mondiaux, de Monterey en Californie à Villa d'Este au lac de Côme, en Italie, jusqu'au palais de Hampton Court en Angleterre, et même au concours 21 Gun Salute à Delhi. Mais elle n'était jamais revenue à Jabbeke, le lieu où sa renommée avait commencé. C'était une raison suffisante pour que Classic Motorsports incite le propriétaire actuel, Kurt Engelhorn, à faire sortir la Jaguar sur la côte belge.



Il n'a pas été nécessaire de le persuader longtemps car Engelhorn est un passionné de voitures, et parmi ses nombreuses activités, il est l'initiateur de la renaissance de la compétition alpine suisse, la Bernina Gran Turismo. Cet Allemand sympathique connaît bien les courses classiques à travers le monde et il croit fermement que ses voitures anciennes doivent être montrées et utilisées comme elles avaient été imaginées. Ainsi, MDU 524 fut exposée lors de la semaine de l'automobile de St. Moritz, le Kilomètre Lancé, en septembre 2021, où cette voiture de course âgée de presque 70 ans fut conduite avec passion.

« On ne peut pas sous-estimer l'importance de ce record à l'époque, » explique Engelhorn. « Même aujourd'hui, 272 km/h n'est pas une mince affaire, mais dans les années 1950, les Ferrari atteignaient environ 220 km/h, et même la 300 SL Gullwing ne dépassait "que" 257 km/h. La vitesse de 277 km/h de Norman était dans une tout autre catégorie. »

Why is it the ***FASTEST PRODUCTION CAR** in the world?



NOW YOU CAN ENJOY THE
FAMOUS XK 120 SPORTS
for only

\$3345**

(Priced at Port of Entry)

Hard Top Coupe . . . \$3875
Sports Convertible . . . \$3975

**wire wheels and special equipment optional at extra cost

The magnificent engine alone, is not enough. Perfect suspension, steering and braking, is not enough. Aerodynamic body design, is not enough. It's the way in which these features are integrated for over-all performance, that counts! And that's the triumph of Jaguar engineering. Drive the XK 120—get the feel of a real car!

*Jabekke, Belgium, Oct. 21, 1953. The XK 120 attained a mean average speed of 172 m.p.h. over a flying mile, shattering all existing stock production car records. Regular pump gasoline was used. Run was controlled, timed and certified by the Royal Automobile Club of Belgium.

JAGUAR

the finest car of its class
in the world

JAGUAR CARS LTD., 607 PARK AVE., N.Y.C.

Retour sur la scène du crime !

Fin octobre 2022, presque 68 ans jour pour jour après le record légendaire de Norman Dewis, un camion ordinaire de 7,5 tonnes s'arrêta à Jabbeke, une petite ville de 14 000 habitants. Lorsque le conducteur ouvra le hayon du camion et que l'arrière familier mais étrange de MDU 524 apparut, l'équipe présente réalisa rapidement l'importance de cette voiture pour le village, la région et la marque.

« *Les habitants de Jabbeke connaissent la Jaguar, notamment grâce à la plaque commémorative érigée en 1999 au début de la route pour rappeler cette course,* » expliqua la responsable de la communication de la ville, Sarah De Deckere.

Avec sa teinte british racing green, presque noire, et cette face avant dépourvue de ses phares éclatants, remplacés par des grilles d'entrée d'air, la XK paraît plutôt sinistre, une impression accentuée par le grondement rauque de l'échappement provenant directement sous le bas de caisse côté passager.

Les grands conducteurs ne sont pas les bienvenus !

Pour que Engelhorn puisse passer sous la bulle, il dut retirer le coussin, tout comme Dewis l'avait fait. À part cela et l'absence de siège passager, beaucoup d'éléments restent familiers aux amateurs de XK. Le tableau de bord recouvert de cuir comporte tous les instruments habituels, la principale différence étant le petit volant de 36 cm que conserve la voiture. « *Heureusement,* » ajoute Engelhorn avec un soupir en se glissant dans le siège étroit.



D'un simple clic, le six cylindres de 3,4 litres se mit à ronronner, puissant et clair. Engelhorn le laissant chauffer. Notre première étape fut le château de Snellegem, un décor insolite mais étrangement attrayant.

« *Nous ne pouvons pas accéder à l'itinéraire d'origine,* » expliqua De Deckere, la responsable RP. « *Ce n'est pas comme dans le temps. L'E40, comme on l'appelle maintenant, est sous contrôle gouvernemental.* »



Mais le maire, Daniël Vanhessche, fit rapidement mobiliser la police locale pour les escorter sur le prochain itinéraire, un lieu sans doute plus beau. Rapidement, la nouvelle du retour de la Jaguar se répandit, et de plus en plus de locaux arrivèrent avec leur téléphone pour prendre des photos et des vidéos.

Engelhorn était satisfait des performances de la légendaire Jaguar. Alors que nous changions de position pour faire des prises de vue à l'arrière de la voiture — « *Encore une fois, pas plus de 50 km/h* » — il accélère à fond et, en quelques secondes, il roule le long de la route locale à 130 km/h, la voiture caméra tentant de suivre, suivie par deux voitures de police avec leurs sirènes allumées.

Et même si nous avons atteint à peine la moitié de sa vitesse record initiale, Dewis aurait apprécié cela.



PS. Jaguar retournera à Jabbeke en Belgique quelques soixante années plus tard. Cette fois ci avec une nouvelle voiture de la marque la toute nouvelle Jaguar Type F V8 S et le pilote de course qui a remporté les 24 Heures du Mans en 1988 Andy Wallace. L'autoroute utilisée dans les années 50 est devenue très fréquentée mais la police belge accepta cependant de barrer l'autoroute pour procéder à un nouvel essai. Pour des raisons techniques, l'essai ne pourra être réalisé que sur une distance de deux miles. L'option choisie fut donc de mesurer la vitesse maxi à partir d'un départ arrêté. Les chronomètres rendirent leur verdict : 180 mph soit 289,62 km/heure. Jaguar n'est plus le plus rapide du monde mais peut tout de même se vanter d'être parmi les meilleurs !...

Arnaud de Clercq avec la complicité de Axel E. Catton