

XK120 HKV500

L'ETOILE FILANTE DES RECORDS !

Vous connaissez maintenant bien MDU 524, la XK qui a pulvérisé le record de vitesse pour une voiture de production en atteignant 172,412 mph (voir Contact XK n° 10) mais nous aurions dû commencer par le commencement avec HKV 500.



Une XK120 à la destinée étonnante !

Telle une étoile filante, cette XK eut une existence pour le moins mouvementée et brève !

Le châssis 670002 était le deuxième prototype XK120 à conduite à gauche.

Le 30 mai 1949, cette voiture de couleur Old English White a été utilisée par Jaguar pour la première tentative de record de vitesse sur une section fermée de l'autoroute entre Ostende et Jabbeke en Belgique. Si vous êtes un fidèle lecteur, ces records n'ont aucun secret pour vous.

Pour cela, le châssis 670002 a été équipé d'un carénage en aluminium sous toute la longueur de la voiture et de la plus haute démultiplication de boîte possible. Elle a été conduite par le pilote d'essai Jaguar, Ron Sutton, qui remplaçait Walter Hassan, malade.

Avec un pare-brise classique et un tonneau-cover souple en place, Sutton a atteint une moyenne aller-retour de 126,5 mph.

Le pare-brise remplacé par un saute-vent en aluminium et un tonneau cover rigide monté sur le côté passager du cockpit, Sutton a atteint une moyenne de 132,6 mph !

Malgré ces exploits, Jaguar n'a pas présenté la voiture dans des expositions ou des salons. Le châssis 670002 est ensuite apparu dans une course de voitures de production d'une heure, qui soutenait le premier trophée international de Silverstone pour voitures de Grand Prix, le 20 août.



Trois XK120 aux couleurs patriotiques rouge, blanc et bleu ont participé, toutes ayant subi une préparation spéciale. Les châssis 670001 et 670002 ont été modifiés pour la conduite à droite afin d'éviter que la roue arrière droite ne se soulève dans les virages à droite.

Le châssis 670002 a été engagé pour Leslie Johnson, qui, malgré une collision précoce avec une Jowett Javelin en dérapage, a remporté la course. Johnson a terminé 5,6 secondes devant Peter Walker, qui a pris la deuxième place dans l'une des XK120 sœurs.



Lors de son apparition suivante, à la même course, un an plus tard, le 26 août 1950, sa carrosserie avait été réparée et repeinte en Birch Grey. Tazio Nuvolari devait initialement courir avec 670002, mais comme l'Italien n'était pas en forme pour conduire, Peter Whitehead pris sa place.

Après un bon départ, Whitehead était troisième à la fin du premier tour. Cependant, peu après, de l'huile a commencé à couler du moteur de 670002, qui a dû abandonner la course.

Pour le Tourist Trophy du RAC, trois semaines plus tard, le 16 septembre, Peter Whitehead a une fois de plus pris le volant de 670002. La course s'est déroulée dans des conditions horribles sur 43 tours du circuit routier de Dundrod, en Irlande du Nord.

Whitehead était cinquième à la fin du premier tour et, à deux heures (juste après la mi-distance), il s'était hissé à la deuxième place derrière Stirling Moss, dans la XK120 de Tommy Wisdom. Moss a finalement terminé juste un peu plus de deux minutes et demie devant Whitehead, qui a pris la deuxième place.



Le châssis 670002 a ensuite été vu deux fois au cours de la saison 1951.

La première de ces apparitions fut à l'occasion des Mille Miglia, les 11 et 12 1951 où Jaguar engagea 670002 pour Stirling Moss et son mécanicien accompagnant, Frank Rainbow.

Des orages torrides ont rendu l'épreuve difficile et dangereuse. Moss et l'autre pilote XK120, Leslie Johnson, étaient bien placés au début, mais sur la route sinueuse entre Lonato et Dezenzano, près du lac de Garde, les deux Jaguars ont dérapé sur la même traînée d'huile, qui avait déjà fait déraiper la Ferrari d'Alberto Ascari dans la foule, causant la mort d'un spectateur et blessant plusieurs autres.

JAGUAR

SWEEPS THE BOARD

IN THE R.A.C.

T.T. RACE

WINNING THE

TOURIST TROPHY
TEAM PRIZE
DISTANCE AWARD

AND

1ST 2ND & 3RD IN CLASS

This follows the successes at Silverstone and in the Alpine Trial and again proves Jaguar to be

THE TOURING CAR WITH THE RACING PERFORMANCE



La dernière sortie du châssis 670002 a eu lieu trois mois plus tard, lors du rallye Liège-Rome-Liège, du 15 au 19 août. La course marathon de 3000 miles s'est déroulée sur un mélange de routes en tarmac et en gravier, traversant de nombreux cols de montagne. Le parcours passait par le Luxembourg, Belfort, Annecy, Guillaumes, Nice, Gênes, Florence, Rome, les Dolomites et les Alpes françaises.

670002 fut attribuée au duo belge Johnny Claes et Jacques Ickx, qui ont été la seule paire à ne pas recevoir de pénalités dans toute l'histoire de l'épreuve. Les vice-champions furent les Belges Jacques Herzet et Georges Baudouin, qui ont écopé de 20 points de pénalité avec leur XK120 privé.



Après la fin de sa carrière en compétition, le châssis 670002 aurait été utilisé à des fins de recherche et développement à Coventry, avant d'être démonté pour pièces.

Triste fin pour une voiture au destin exceptionnel. William Lyon avait le sens des économies et il n'était pas dans l'esprit de l'époque de conserver une voiture pour la postérité. Pourtant l'usine conserva au moins deux 120 plus brillant encore. NUB120 et LWK707. Deux autres belles histoires.

Châssis 670002

Old English White

Conduite à gauche

30/05/1949 : Record de vitesse à Jabbeke (R. Sutton) 132,6 mph

Convertie à la conduite à droite

Immatriculée HKV 500

20/08/1949 : Course d'une heure à Silverstone (L. Johnson) numéro 7 1ère

Repeinte en Birch Grey

26/08/1950 : Course d'une heure à Silverstone (P. Whitehead) numéro 29 DNF

16/09/1950 : Tourist Trophy de Dundrod (P. Whitehead) 2e, 2e dans la classe S3.0 numéro 5

29/04/1951 : Mille Miglia (S. Moss / F. Rainbow) DNF numéro 432

19/08/1951: Rallye Liege-Rome-Liege (J. Claes / J. Ickx) 1er numéro 56

