

L'AUTRE JAGUAR XK120 RALLYE - PPE 101 !

Une vie d'utilisation intensive entrecoupée de longs moments de stationnement continu. Aujourd'hui entre des mains de passionné, ce propriétaire en dévoile les secrets.



Tout le monde a entendu parler de « NUB 120 ». C'est la Jaguar XK120 de rallye la plus performante de tous les temps, conduite par Ian Appleyard avec une série de victoires en rallye de 1950 jusqu'à la fin de sa carrière en 1953. C'était une véritable success story, qui a considérablement renforcé la crédibilité de Jaguar en compétition à l'époque, prouvant au monde la capacité de l'XK120.

Les victoires d'Appleyard ont été une source d'inspiration pour beaucoup, y compris le tout premier propriétaire de cette XK120 merveilleusement d'origine, « PPE 101 ». La connexion avec NUB 120 dépasse également le simple aspect philosophique. Cette voiture à carrosserie en acier a en fait été engagée dans la même classe lors des Rallyes alpins de 1951, 1952 et 1953. Contrairement à la voiture d'Appleyard, cependant, PPE a continué à faire du rallye et de la course pendant de nombreuses années – des décennies, même – après cet événement marquant. Avec plus de 64 000 km principalement consacrés à la compétition, PPE a vécu une vie extraordinaire.

Nous sommes actuellement en train de rouler sur les petites routes étroites du Hampshire, près du garage de PPE, esquivant les averses inévitables. « *Ne vous inquiétez pas si elle devient sale et mouillée, c'est une voiture de rallye !* » s'exclame son propriétaire, Simon Tasker. Même depuis le siège passager, je peux sentir à quel point PPE est bien réglée. La suspension « respire » agréablement avec la route, et il n'y a pas un seul grincement, claquement ou bruit de claquements provenant du dessous. Ce moteur XK est aussi sain que ceux que j'ai pu entendre, et à vitesse modérée, tout cela est plutôt civilisé.



Bien que très utilisée en rallye tout au long de sa vie, PPE a été relativement peu active durant les dix années précédant la possession de Simon : *« Dès que j'ai acheté PPE, elle a été envoyée chez Classic Motor Cars pour une remise en état complète. Son fondateur, Peter Neumark, se souvenait bien de la voiture, puisqu'il l'avait vendue au propriétaire précédent en 2011, et pouvait confirmer qu'elle conservait encore une culasse de type C d'origine. Celle-ci avait été montée par l'usine en juin 1953, comme en témoignent des lettres de Lofty England au propriétaire d'origine, confirmant les modifications. Nous avons reconstruit le moteur, la boîte de vitesses et les freins, mais j'ai laissé la carrosserie et l'intérieur intacts. Elle a une belle patine, qui reflète les événements qu'elle a vécus et les personnes qui l'ont possédée. »*



La voiture paraît très présentable, et je suis heureux qu'une restauration esthétique complète n'ait pas été effectuée. PPE possède tellement de caractère et de personnalité, que sa disparition aurait été vraiment dommage. Cela signifie aussi qu'il y aura moins de souci concernant les éclats de pierre et, comme nous allons le découvrir, l'utilisation de la voiture par tous les temps. La XK120 se sent parfaitement chez elle à glisser sur ces routes humides et sales d'Angleterre.

Et soudain, un craquement de tonnerre est rapidement suivi d'un des orages des plus impressionnants que je n'ai jamais vus. Nous nous empressons de mettre la capote et de nous réfugier dans la BMW du photographe Jonathan Fleetwood pour attendre que l'orage passe. Une excellente occasion de découvrir une partie de l'incroyable histoire de PPE. Selon Simon : *« J'aime les voitures qui peuvent raconter une histoire, et faire des recherches sur l'histoire de PPE a été très amusant. Il y a probablement un livre à écrire sur cette voiture ! »*

La PPE a été achetée en mars 1951 par l'épouse de Walter Charles Grant-Norton, maître tailleur et directeur général de Norton & Sons, tailleurs et fabricants de culottes à Londres. Grant-Norton avait connu quelques succès en rallyes avant la Seconde Guerre mondiale, et seulement trois mois après avoir acheté PPE, il l'a engagée dans le Rallye des Alpes. Malgré une correspondance avec Jaguar, il n'a pas obtenu beaucoup de soutien officiel. Pas qu'il en ait eu besoin. Grant-Norton et son copilote D. Loader ont terminé cinquième de leur catégorie, malgré une défaillance du moteur à haute altitude. Le duo est revenu en 1952, cette fois avec un peu plus de soutien de l'usine, mais PPE a souffert d'une lame de suspension arrière cassée et a été contraint à l'abandon. On vit la voiture cette année-là à Brighton pour des essais de vitesse et au rallye du London Motor Club.

La connexion avec NUB 120 est plus que philosophique disais-je. Cette voiture faisait partie du trio d'XK120 qui a permis à Jaguar de remporter le prix par équipe lors du Rallye du RAC de 1953.

En mars de l'année suivante, Grant-Norton a formé, une nouvelle fois, une équipe Jaguar avec Ian Appleyard et Frank Grounds pour le Rallye du RAC de Grande-Bretagne. Puis, en mai, avant le Rallye des Alpes de 1953, il a envoyé la voiture chez Jaguar pour plusieurs améliorations, notamment une culasse de type C et une boîte de vitesses close ratio.

Simon explique : « J'ai trouvé de la correspondance intéressante dans les archives du Jaguar Daimler Heritage Trust entre Grant-Norton, Lofty England et Mort Morris-Goodall, discutant de l'adaptation de la culasse et d'autres composants. Au moment des échanges de courriers, en juin 1953, Lofty dit avoir inspecté la voiture après son retour du Mans. »

À la fin de la saison 1954, Grant-Norton a vendu la XK120 à Graham Alan « Taffy » Rich, un officier de la RAF. Pilote accompli de Spitfire et de Mosquito pendant la Seconde Guerre mondiale, avec des histoires incroyables à son actif. Il a laissé la XK120 sur sa base de la RAF lors de son affectation au Soudan en 1956.



Vers cette époque, un jeune commercial de chez Rolls-Royce et Bentley à Norwich, nommé Mike McKee, entendit parler d'une XK120 de course « abandonnée » sur une base aérienne locale.

En manque d'argent, « Taffy » a accepté de vendre PPE, alors hors service, à McKee pour 500 livres ; un prix très raisonnable. Ce fut le début de la courte seconde vie de la voiture raconte Simon : « Mike a participé à sa première course, une réunion du Jaguar Drivers' Club en 1956, qu'il a gagnée, à sa grande surprise. Il a même remporté une seconde course le même jour. »

McKee avait un potentiel réel mais il a rapidement vendu la voiture pour acheter une Elva plus rapide, puis est passé aux monoplaces.

Après avoir connu deux autres propriétaires, dont un qui l'a laissée stationner dans un garage pendant environ 14 ans, la XK a été achetée par Mike Barker du Midland Motor Museum à Bridgnorth, Shropshire. Évidemment, ce n'était pas une exposition statique, et dans les années 1980 et 1990, Barker l'a engagée dans pas moins de huit rallyes du Classic Marathon. PPE a également participé à plusieurs autres rallyes dans les années 1980, y compris la première étape spéciale du Welsh International Rallye. Il a vraiment beaucoup roulé, apparaissant dans divers articles de magazines, ainsi qu'à la télévision dans une séquence de Top Gear en 1990.



Dans les années 2000, PPE est redevenu un objet statique de musée bien qu'elle ait été parfois présentée lors d'événements. Vers la fin de 2010, la voiture fut à nouveau vendue et son nouveau propriétaire l'utilisa très rarement au cours de la décennie suivante. Simon a acheté la XK en mars 2021 et l'a ramenée chez CMC pour une révision approfondie.

C'est maintenant à mon tour de prendre le volant. Je suis conscient que de nombreuses XK120 ont été modifiées pour améliorer la position de conduite et l'espace aux pieds un peu restreint, mais PPE est exceptionnellement d'origine à ce sujet. Simon dispose d'un siège baquet alternatif et d'un volant plus petit qui rendent les longs trajets un peu plus supportables, mais nous avons décidé de conserver les réglages d'origine pour aujourd'hui.

Malgré l'étroitesse, je suis content. Les sièges en cuir noir – refaits dans les années 1970 – sont superbement usés, et il y a des signes de l'histoire de compétition de cette voiture dans tout l'intérieur. Le tripmaster est un indice évident, mais il y a aussi un autocollant décoloré sur le tableau de bord avec des



notes de kilométrage manuscrites. On a vraiment l'impression que chaque pièce de cette voiture a une histoire à raconter.

Sur la route, tout devient encore meilleur. Le sifflement de la première vitesse à engrenages droits est simplement génial, et bien que la boîte Moss soit notoirement récalcitrante – ce qui pourrait rendre difficile de faire monter l'XK120 dans le Col de Turini – elle offre des passages de vitesses d'une précision appréciable. À basse vitesse, le moteur XK de 3,4 litres est maniable et incroyablement fluide, mais à mesure que les tours s'élèvent, la culasse type C et les arbres à cames plus agressifs lui donnent une sonorité particulièrement rauque en régime élevé.

Les sections irrégulières de la route mettent en évidence un essieu arrière plutôt rigide mais il reste bien maintenu et parfaitement adapté à la suspension à barres de torsion plus souple à l'avant. La rigidité du châssis est encourageante, même après toutes ces années, et malgré le grand volant et les pneus plutôt étroits, la direction sans assistance, via un boîtier de direction Burman, est étonnamment physique à basse vitesse. Bien sûr, une fois lancée, ce n'est pas trop difficile, et l'effort fourni est récompensé par une sensation de finesse dans le volant. En dépassant, la direction se charge magnifiquement, surtout dans les virages à vitesse élevée. Même si elle paraît étroite, il y a une certaine masse dans l'XK120, facilement expliquée par son poids à vide d'environ 1300 kg.



Ce qui n'est pas un problème à vitesse raisonnable, ce sont les freins à tambours, qui sont tout à fait efficaces, même si je peux facilement imaginer quelques moments difficiles en descendant rapidement des cols alpins.

En ramenant PPE à son garage, je suis vraiment impressionné par la qualité de cette voiture aujourd'hui : il est difficile de croire qu'elle a plus de 70 ans. Ce sentiment renforce l'idée que Jaguar avait trouvé la bonne formule en lançant la XK120 en 1948, et aussi pourquoi cet exemplaire particulier est resté une voiture de course pertinente si longtemps. Elle ne paraît jamais fragile ou réticente aujourd'hui, et j'aurais toute confiance pour l'emmener jusque dans le sud de la France.

Alors, quelles sont les prochaines étapes pour PPE ? Maintenant que la voiture fonctionne à nouveau, Simon prévoit de l'utiliser pleinement. Bien qu'il ait des ambitions en rallye et en course de côte, ainsi que le souhait de participer aux Mille Miglia prochainement, l'objectif principal de Simon avec PPE 101 est simplement de prendre du plaisir à conduire une pièce exceptionnelle de l'histoire automobile.

C'est une démarche que nous pouvons tous soutenir.

ARNAUD DE CLERCQ AVEC LA COMPLICITÉ DE MATTHEW HAYWARD

PHOTOGRAPHIES : JONATHAN FLEETWOOD