

La Jaguar XKSS renaît de ses cendres

Vidéo. Disparues dans un incendie en 1957, neuf XKSS seront reconstruites à l'identique 59 ans après par Jaguar Classic pour tarif d'un million d'euros.

Par [Jacques Chevalier](#)

Modifié le 25/11/2016 à 16:57 - Publié le 24/03/2016 à 17:00 | Le Point.fr

[Jaguar](#) ne s'est pas trompé de lieu en choisissant le superbe musée Petersen de Los Angeles pour dévoiler la première Jaguar XKSS produite depuis près de 60 ans. Cette incroyable réalisation, faite comme à l'époque en tube Reynolds soudés au bronze pour le châssis et en alliage de magnésium pour la carrosserie est la première d'une série de neuf voitures destinées à des clients triés sur le volet qui vont ainsi récupérer une voiture "neuve ancienne", une voiture authentique et non une réplique exacte car portera le sceau officiel de la marque.

Cette éblouissante XKSS, en finition *Sherwood Green*, a été créée après dix huit mois d'efforts par les ingénieurs de la nouvelle structure « Jaguar Classic ». Ce n'est d'ailleurs pas un coup d'essai car la reconstruction à l'identique des modèles disparus devient une nouvelle pratique en vogue chez Jaguar qui a commis successivement la refabrication de la Type E Lightweight et - mais pas en direct, bien que sous la direction de Ian Callum, le patron du design - de la MK2 3.8l réinterprétée avec des éléments mécaniques modernes. Ce ne sera pas le cas pour la célèbre XKSS au nom un temps difficile à porter mais qui fait tourner les têtes des collectionneurs du monde entier.



La Jaguar XKSS est débarrassée de l'aileron vertical caractéristique de la D-Type, et munie d'un pare-brise route plus haut et...d'une porte passager © DR

Pourquoi ? Parce que ce modèle destiné à la route était étroitement dérivé du Type D réservé à la course automobile. Celui-ci s'y est illustré largement, notamment en gagnant les 24 Heures du Mans en 1955, 1956 et 1957, et préfigure déjà la future Jaguar E de route. Surtout, elle n'a été produite qu'à 16 exemplaires, tous détenus par des amateurs très avertis qui guettent la cote comme le lait sur le feu. Quasi inestimable sauf par la loi de l'offre et de la demande dans le baromètre des enchères, cette voiture équivaut dans le monde de l'art à un tableau ou à une sculpture de maître. Et il n'y a pas loin entre les créations mécaniques de Tinguely et ces oeuvres vivantes que sont les automobiles historiques, moins brinquebalantes toutefois que les assemblages de l'artiste suisse.

Rembrandt mécanique

Il suffit de détailler la fabrication maniaque de cette XKSS pour se convaincre que l'on a à faire à un chef d'oeuvre. D'ailleurs, Steeve McQueen lui même avait cédé à la tentation et contribué, côté show-bizz, à construire sa légende. 60 ans plus tard, Jaguar ne déteste pas soulager la frustration de clients qui n'ont pas réussi à décrocher leur [Picasso](#) ou leur Rembrandt en leur proposant une copie exacte du modèle convoité mais introuvable. En quelque sorte un travail de moine copiste plus que de faussaire de génie, a priori légal, car les numéros de série, châssis et moteur sont dûment référencés comme appartenant à une voiture rééditée.

Au delà des neuf voitures manquantes dans la série, la refabrication cessera, après avoir réparé un accident de l'histoire. Tant que l'usine existera et que les archives seront consultables, ces trésors aussi beaux qu'au premier jour des originaux seront assez faciles à distinguer en tant que réédition. Mais au-delà, qu'en sera-t-il de ces voitures reconstruites qui pourraient passer pour vraies dans quelques décennies ?



L'histoire de la XKSS n'est pas banale. Après ses 3 succès consécutifs aux 24 Heures du Mans, Sir Williams Lyons décida de transformer les 25 châssis dont il disposait pour les adapter à un usage routier. C'est en quelque sorte une supercar avant l'heure, ces modifications portant sur un nouveau pare-brise plus haut, une porte supplémentaire du côté passager, le retrait de la séparation entre le conducteur et le passager et du fameux aileron derrière le siège du passager.



Incendie dévastateur

Il y en avait eu à l'époque 16 de convertibles à la route, essentiellement destinées au marché américain, avant que l'usine de Browns Lane ne soit ravagée, hélas, par un incendie. Un crève-cœur de voir partir en fumée les neuf voitures encore en cours de transformation à l'atelier. L'idée de construire aujourd'hui les neuf voitures disparues pourra être discutées à l'infini entre tenants et détracteurs mais le fait est que la XKSS est un

choix extrêmement judicieux de refabrication - pourra dire de renaissance - par Jaguar Classic. Elles respectent exactement les spécifications de leurs aînées assemblées en 1957.

«La XKSS occupe une place unique dans l'histoire de Jaguar et elle est recherchée par les collectionneurs du monde entier pour son exclusivité et son design reconnaissable entre tous, dit Tim Hannig, directeur de Jaguar [Land Rover](#) Classic. Les ingénieurs et les techniciens hautement qualifiés de Jaguar Classic s'appuieront sur des dizaines d'années de connaissances pour s'assurer que chacune des neuf voitures est parfaitement authentique et de la plus haute qualité. Cette XKSS est preuve de notre engagement à régénérer la passion et l'enthousiasme pour l'illustre passé de Jaguar en proposant des voitures, des services, des pièces détachées et des expériences d'exception. »



Originale ou réplique, il sera bien difficile de distinguer, à 59 ans d'écart, la vraie Jaguar XKSS. © Jaguar

Pas sot de la part de Jaguar, détenu aujourd'hui par l'indien Tata, qui sait à quel point l'histoire, surtout lorsqu'elle est glorieuse, rehausse le lustre d'une marque. Avec les antécédents du félin anglais, c'est une excellente manière d'ajouter la rareté à la passion. Les voitures sont dotées de disques de freins Dunlop aux quatre roues, comme à l'époque, avec une pompe Plessey et des pneumatiques Dunlop sur des jantes en alliage de magnésium en deux parties rivetées. Sous le capot, la XKSS reçoit le six cylindres en ligne de 3,4 litres de la Jaguar Type-D développant 262ch. Le moteur comprend un nouveau bloc en fonte, des nouvelles culasses et trois carburateurs Weber DC03.





À l'intérieur, cette XKSS est dotée de copies parfaites des compteurs Smiths d'origine. Tout, du bois du volant au grain du cuir des sièges en passant par les boutons en laiton du tableau de bord, est précisément semblable à la version de 1957. Les modifications mineures qui ont été effectuées ne concernent que la sécurité du conducteur et de son passager. Par exemple, le réservoir utilise des matériaux robustes et modernes pour s'adapter aux carburants actuels. L'assemblage de ces nouvelles XKSS, qui commencera dès cette année, est estimé à 10.000 heures par voiture.



Naturellement, celle-ci a un prix et la réplique ne sera pas donnée. Elle dépassera le million de livres sterling (1,27 million d'euros). Un détail, car il y a beaucoup plus d'acheteurs potentiels que de voitures disponibles, et les neuf concernées par cette reconstruction, 59 ans après dans les ateliers d'Experimental Shop à Warwick, le seront « pour un groupe de collectionneurs et de clients triés sur le volet ». L'expertise acquise lors de la production des Type E Lightweight sera très utile pour se conformer exactement aux spécifications des 16 premières XKSS produites en 1957, chaque détail étant certifié par Jaguar.