JAGUAR XK120 ROADSTER



Lorsqu'en 1948 William Lyons présente la Jaguar XK120 au salon de Londres à Earl's Court, il pare au plus pressé et remplace au pied levé une berline qui n'est pas encore prête. Il est alors loin d'imaginer l'engouement qu'allait susciter la Jaguar XK120. Les commandes affluent, et l'année suivante au salon de Paris, l'histoire se répète. Une légende est née. Si Jaguar possède déjà une renommée dans les années 30 en Angleterre, avec la XK120 et William Lyons aux commandes, la marque de Coventry prend réellement une dimension internationale. C'est Lyons lui-même qui supervise et réalise le design des Jaguar. Sur la XK120, il ne déroge pas à cette règle, mais l'urgence est là ! L'auto doit être présentable pour le salon de Londres 1948 qui se tient seulement quelques semaines après le démarrage du projet. En seulement quinze jours, il réalise l'impossible sans passer par les étapes plans et maquette: il forme directement une carrosserie en aluminium sur un bâti en bois. Et lorsque l'on contemple son œuvre, on sent que le talent de l'artiste a encore frappé ! Un capot interminable, un cockpit découpé avec élégance et souligné par un bourrelet en cuir, des feux avant semi-encastrés, une fine calandre ovale qui restera dans l'histoire Jaguar et une ligne semi-ponton caractérisent cette Jaguar XK120 Roadster. Le pare-brise est en deux parties comme à la belle époque et la poupe arrière affiche une finesse sans égale. De fines lames chromées font offices de pare-chocs, toujours avec élégance, et les premiers modèles recevaient des roues arrière carénées. Par la suite, les jantes à rayons seront disponibles permettant en outre un meilleur refroidissement des freins à tambours. Les premiers exemplaires sont équipés d'une carrosserie tout aluminium, alors que dès 1950 la caisse est en acier avec les ouvrants en alliage léger. Pour

pénétrer dans l'auto, il faut se glisser habilement entre le siège et le grand volant à quatre branches. La planche de bord est d'une simplicité exemplaire, mais très complète avec la batterie de compteurs nécessaires. Sur les Roadsters, elle est peinte au départ et sera recouverte de cuir par la suite. Une ambiance inimitable se dégage d'une Jaguar XK120 et vous promet un superbe voyage dans le temps…



Les études sur le moteur XK démarrent déjà durant la deuxième guerre mondiale. Il devait initialement pouvoir être décliné en quatre et en six cylindres en ligne. Sur la Jaguar XK120, qui lui doit donc une partie de son nom, le moteur XK avec son bloc fonte présente une innovation majeure pour l'époque avec une culasse aluminium et deux arbres à cames en tête. Ce six en ligne de 3,4 litres est très typé longue course avec un couple conséquent de 27 mkg dès 2 500 tr/mn. Il développe alors 160 ch SAE à 5 000 tr/mn lui conférant des performances flatteuses pour l'époque avec 196 km/h en pointe, 18,3 secondes au 400 mètres départ arrêté et moins de 10 secondes au 0 à 100 km/h. Pas mal alors que la première 2 CV contemporaine plafonnait alors à 60 km/h ! Sa sonorité rageuse et ses carburateurs SU lui confère en plus une personnalité atypique et très caractéristique.
Vrai mythe dans la gamme Jaguar à côté des Type C, D et E, la Jaguar XK120 est surtout celle par qui tout a commencé. Aujourd'hui, le charme et l'image de ce roadster anglais sont intacts et son côté "oldies" donne même une dimension supplémentaire. Alors soit, comme toute ancienne de ces années-là, pas question de vouloir conduire cette auto comme une moderne. Mais une fois assimilé le mode d'emploi, et si vous l'entretenez comme elle le mérite, la Jaguar XK120 vous le rendra au centuple et le plaisir sera au rendez-vous. Vous posséderez en outre

une auto qui peut flâner sur les petites routes départementales par beau temps et être admise dans toutes les manifestations de voitures anciennes, jusqu'aux plus prestigieuses. C'est notamment une Jaguar XK120 Roadster qui remporta la Coupe des Alpes en 1950 et 1951.



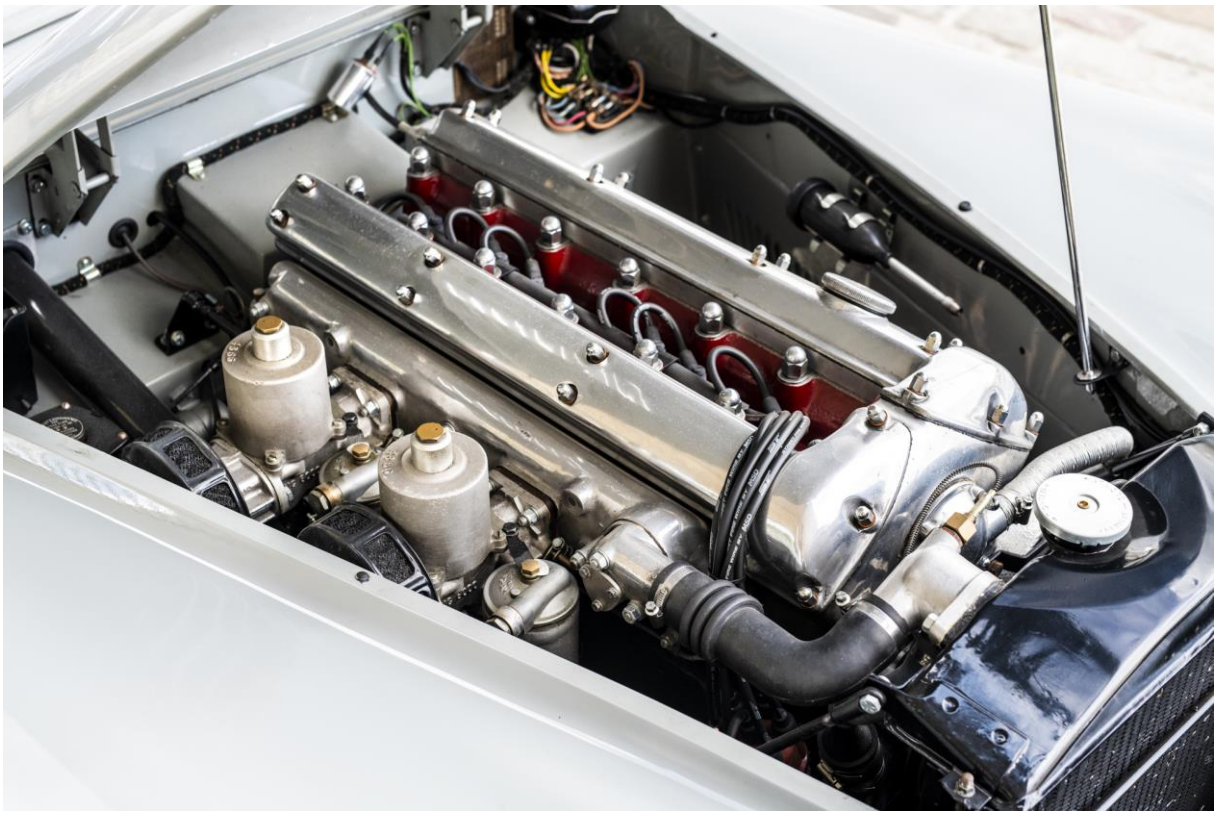
L'auto que nous présentons a été livrée neuve aux Etats-Unis en juin 1951 à Monsieur E.R. Conover Junior. Elle a été produite dans le rare coloris Birch Grey, sa teinte actuelle, comme en attestent les photos d'époque et une correspondance avec son fils présentes dans le dossier. Mr. Conover vendra ensuite la voiture à Monsieur Robert E. Schilling à la fin des années 50. Celui-ci s'en servira quotidiennement, et vendra la voiture quelques années plus tard, pour finalement la racheter en 1986, à l'état de projet de restauration. L'auto ne progressera pas beaucoup et elle sera importée au Royaume Uni en 2007 par Trevor Groom, grand collectionneur de Jaguar et ami intime de Norman Dewis. Il échange le roadster contre un coupé avec R. Garcia, qui commence la restauration, mais s'en sépare plus tôt que prévu. Le propriétaire actuel s'en porte donc acquéreur et continue la restauration. La coque et le châssis étant terminés, il confie l'ensemble de la mécanique au renommé Atelier de Philip Harper. Un faisceau neuf est installé, le moteur d'origine est remisé et sur la base d'un bloc XK 3,4 litres, d'une culasse type C, et de carburateurs SU "sand cast", Philip assemble un moteur très performant. La sellerie et la capote sont refaites à neuf. La restauration s'est achevée en 2015, pour un résultat des plus élégants.



Accompagnée de son dossier de restauration et d'entretien, et de son moteur d’origine, ce Roadster XK120, est la monture idéale pour vos prochains rallyes internationaux.



When William Lyons presented the Jaguar XK120 at the London Motor Show at Earl's Court in 1948, he was in a hurry to replace a sedan that was not yet ready. He was far from imagining the excitement that the car would generate. Orders flowed in, and the following year at the Paris Motor Show, history repeated itself. A legend has been born, and if Jaguar already has a reputation in the 1930s in England, with the Jaguar XK120 and William Lyons at the helm, the Coventry brand really takes on an international dimension. William Lyons himself supervises and designs the Jaguars. On the XK120, he doesn't deviate from this rule, but the urgency is there! The car must be presentable for the 1948 London Motor Show, which is held only a few weeks after the project's launch. In just two weeks, he achieves the impossible challenge without going through the steps plans and model. He forms directly an aluminium bodywork on a wooden frame. And when you contemplate his work, you feel that the artist's talent has struck again! An endless hood, an elegantly cut cockpit highlighted by a leather bead, semi-recessed front lights, a thin oval grille that will last in Jaguar history and a semi-pontoon line characterize this Jaguar XK120 Roadster. The windscreen is in two parts as it was in the good old days and the rear stern has an unparalleled finesse. Thin chrome blades act as bumpers, always with elegance, and the first models were fitted with rear fender skirts. Thereafter, spoke rims will be available for better cooling of the drum brakes. The first models were equipped with an all-aluminium body, while from 1950 the body was made of steel with light alloy sashes. To get into the car, you have to skillfully slip between the seat and the large four-spoke steering wheel. The dashboard is exemplarily simple, but very complete with the necessary bunch of meters. On Roadsters, it was initially painted and will only be covered with leather afterwards. An inimitable atmosphere emerges from a Jaguar XK120 and allows you to travel back in time...



Studies on the XK engine began during the Second World War. It was initially intended to be available in straight-four and -six cylinders. On the Jaguar XK120, which owes part of its name to it, the XK engine with its cast iron block also presents a major innovation for the time with an aluminium cylinder head and two overhead camshafts. This straight-six 3.4-litre is very long-running with a consistent torque of 27 mkg from 2,500 rpm. It then develops 160 hp SAE at 5,000 rpm, giving it flattering performance for the time with a peak speed of 196 km/h, 18.3 seconds in the 400-meter stop-start and less than 10 seconds in the 0-100 km/h range. Not bad when the first contemporary 2CV was capped at 60 km/h! Its raging sound and SU carburettors give it an atypical and very characteristic personality. A true myth in the Jaguar range alongside Type C, D and E, the Jaguar XK120 is above all the one that started it all. Today, the charm and image of this English roadster are intact and its "oldies" side even gives an extra dimension. So either, like any old car of those years, there is no question of wanting to drive this car like a modern one. But once you have assimilated the instructions, and if you take care of it as it deserves, the Jaguar XK120 will give it back to you a hundredfold and the pleasure will be yours. You will also have a car that can stroll along the small departmental roads in good weather and be admitted to all events of old cars, even the most prestigious. In particular, it was a Jaguar XK120 Roadster that won the Coupe des Alpes in 1950 and 1951.



The car that we're presenting has been delivered new in the United States in June 1951 to Mr. E. R. Conover Junior. The car was finished in the rare Birch Grey color that it still wears, as seen on the period pictures of the car and a letter with his son. Mr Conover will then sell the car to Mr. Robert E. Schilling at the end of the 50's, who will use it daily before selling it, and buying it back in 1986, as a restoration project. The car will not progress much and it will be imported in the UK in 2007 by Trevor Groom, a great Jaguar collector and close friend of Norman Dewis. He exchanges the roadster for a coupé with R. Garcia, who starts the restoration, but sells it earlier than planned. The current owner acquires it and goes on with the restoration. The body and chassis being finished, he entrusted all the mechanics to Philip Harper's renowned workshop. A new harness is installed, the original engine is stored and Philip assembles a powerful engine based on a XK 3.4-litre block, a C-Type cylinder head and sand casted SU carburettors. The upholstery and the hood are also renewed. The restoration ended in 2015, resulting in a very elegant car.
Accompanied by its restoration and maintenance record, its original engine aside, this XK120 Roadster, is the ideal car for your next international rallies.