



FOR EVER

Edité par le FRENCH JAGUAR DRIVERS' CLUB

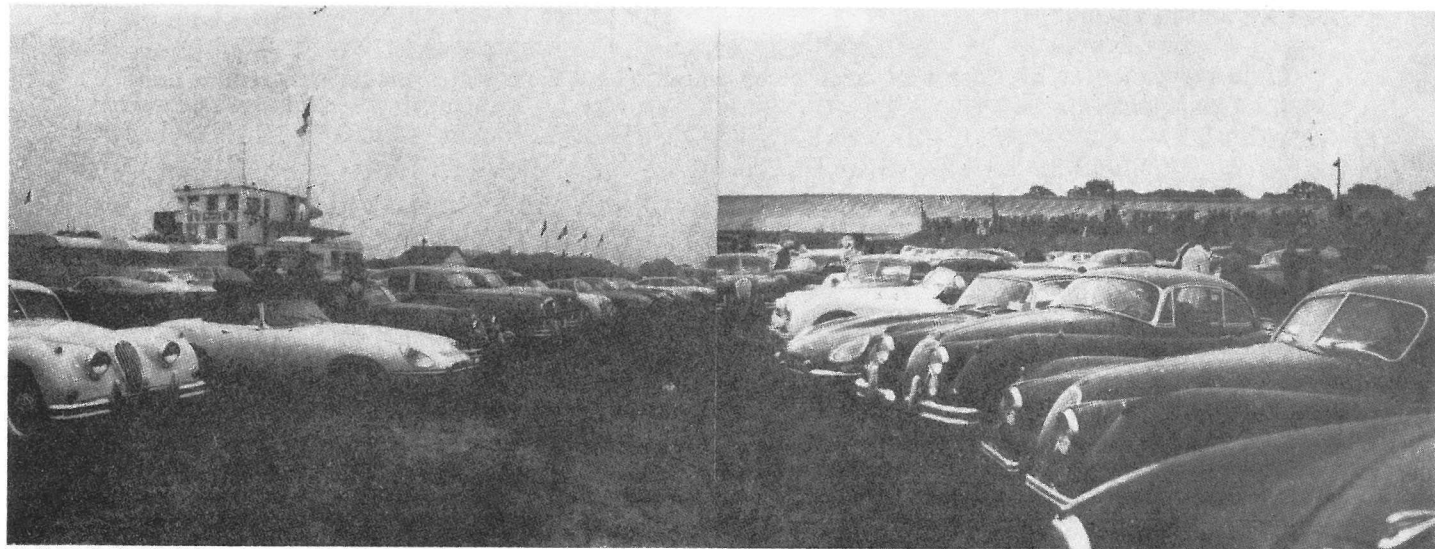
Toutes correspondances, photos et petites annonces doivent parvenir à l'adresse suivante :

F.J.D.C., Château du Charneau, 89400 CHARMOY - Tél. 16 (86) 73.23.23.

Association régie par la loi de 1901

Imp. du Centre, MIGENNES

Dépôt légal : 1er trimestre 1978



MONTLHERY, JUIN 1977. Des Jaguar, encore des Jaguar, toujours des Jaguar...

Les articles de ce bulletin n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement le point de vue de l'éditeur.

Pendant les cinq ans où j'ai eu en mains les destinées de notre Club, combien de projets ont avorté, combien d'initiatives sont restées lettre morte, et pourtant voici aujourd'hui le premier numéro du Bulletin F.J.D.C.

Sa création émane d'un seul d'entre nous qui a fait preuve de beaucoup de volonté et de courage ; il est inutile de le présenter longuement, car quel est le Jaguariste qui n'a pas eu besoin des services de Roland URBAN. Notre « Châtelain » s'est donc lancé dans le bain et nous lui apporterons le plus grand soutien.

Après la scission de notre association avec le JAGUAR DRIVERS' CLUB anglais, en raison en particulier du mauvais acheminement du JDC Bulletin, il était nécessaire que le F.J.D.C. ait un « journal ». Il sera le trait d'union entre tous les membres.

Le Journal répond à un besoin, besoin impératif pour les membres éparpillés dans les différentes régions de France de pouvoir communiquer entre eux.

Et le Club, me direz-vous, que va-t-il devenir ?

Près de 250 personnes se sont inscrites au F.J.D.C., un courrier abondant démontre quotidiennement l'intérêt qu'il suscite, c'est pourquoi il eût été dommage de le voir s'arrêter. Nous savons aujourd'hui que la plupart de nos sorties ont été couronnées de succès : Croix en Ternois à deux reprises, les Rallyes de Deauville et d'Evry, par exemple ; mais surtout que les JAGUAR DAY à vocation non sportive (présentation de voitures ou concours de restauration) ont réuni un très grand nombre de membres et de voitures : Château de Cély en 1975, les Ibis en 1976 et Monthéry en 1977.

Tous ne peuvent pas participer, nous le comprenons ; il reste donc maintenant à intéresser chacun en apportant ce quelque chose qui fera du F.J.D.C. un grand Club qui ne soit pas seulement animé par un noyau aussi dynamique soit-il, mais qui soit véritablement représentatif de la JAGUAR en France.

Et je reprendrai la maxime d'un célèbre contemporain : « Il ne suffit pas d'entreprendre pour réussir, il faut persévérer ».

J.-F. RENAULT.

Le 10 décembre 1977 a eu lieu l'assemblée générale du F.J.D.C. à l'Hôtel NIKKO, à Paris. Les membres ayant voté par une très forte majorité pour la poursuite des activités du Club, il a été procédé à l'élection d'un directoire. Le Conseil d'administration du F.J.D.C. est ainsi constitué :

Président d'Honneur :	Dr Philippe RENAULT
Directeurs :	Roland URBAN Michel COGNET
Secrétaire Général :	Jean-Pierre DELARUE
Trésorier :	Jean-François RENAULT

M. CARCEL ayant donné sa démission du Directoire, c'est M. Harold KAY (15 voix lors de l'A.G.) qui est coopté par le Conseil d'administration. Il occupera le poste de Public-Relation.

BON APPETIT, MESSIEURS...

Le French Jaguar Driver's Club

1968-1978 : Dix années de visages, de voitures, de souvenir. Peut-on évoquer une tranche de vie en quelques pages ? Difficile, il y aurait trop d'oublis. Alors, laissons les « je me souviens » aux stars du « show-biz » et les « c'était le bon temps » aux anciens combattants. Contentons-nous de survoler rapidement ces dix ans. Que ceux qui les ont vécus ferment les yeux et revivent ces moments ; quant aux autres, la prochaine décennie leur est dédiée.

JUILLET 1968 :

Lors du G.P. d'Angleterre, Philippe RENAULT propose au Board du Jaguar Drivers' Club la création d'une branche française. De même, en fin d'année, au garage Wilson, concessionnaire général Jaguar à Paris, il contacte M. COGNET.

Partout le doute est de rigueur. Le doute pour ne pas dire l'opposition. Par contre, les contacts avec certains propriétaires de Jaguar de collection, MM. DROUIN, URBAN, POZZOLI, sont beaucoup plus fructueux.

DEBUT 1969 :

Nomination par le XK Register de Ph. RENAULT comme responsable de la branche française.

MARS 1969 :

Première confrontation, MM. DROUIN, LAVOST, MARTI, CHRISTIAN, CHAPUIS, URBAN, CAUVY, GONI. Les statuts sont déposés. Symboliquement, une SS II est engagée à Monthéry dans une épreuve de régularité.

SEPTEMBRE 1969 :

Assemblée générale constituante. De nouveaux noms : BROUTIN, BOUT, COME, NADOT, ISIDORI, RAVIER, GROLAND, COURREGES, A. DULUDE, CROZET, LECCARDELLO, CAZELS, D'HENNEZEL, COGNET, LETOURNEUR, HENRY, FOUET, BROUSSARD, JARRIER (eh ! oui), CORRODI, SOVIN, PREVOST, soit 31 membres.

Le bureau se forme : Président : Ph. RENAULT, vices-présidents : DROUIN, POZZOLI, secrétaire général : A. DULUDE, membres : URBAN, LAVOST, COGNET, BROUTIN.

7 DECEMBRE 1969 :

Premier « Jaguar Day » à l'Autorama de la Grange. Reçus par Jacques ROUSSEAU, président de la Fédération Française des Véhicules d'époque : 55 personnes, 16 Jaguar. Peter COME sur Jaguar XK 120 M remporte le 1er concours national.

12 AVRIL 1970 :

2e Jaguar Day, toujours à l'Autorama. Au bureau, CORRODI remplace BROUTIN, démissionnaire.

2e concours d'élégance : 1er prix, Ph. RENAULT sur SS 100 2,5 l.

3 MAI 1970 :

3e Jaguar Day. Le F.J.D.C. commémore les records du monde de MOSS et FAIRMAN à Monthléry dans le cadre des coupes de l'Âge d'or, coordonnées avec l'A.A.H.A. 14 XK sur la piste et 2 SS. Remise de médailles commémoratives. En course : R. URBAN, 8e en tourisme sur SS Jaguar 2,5 l., Ph. RENAULT, 9e en sport sur SS Jaguar 100 2,5 l.

A SUIVRE...

JAGUAR

Des side-cars aux voitures de grand luxe en passant par la compétition...

1er PARTIE. - IL ETAIT UNE FOIS...

Il était une fois, en Angleterre, dans la petite ville de Woodmoor, près de Stockport, dans le comté de Cheshire, un certain William Walmsley, fils d'un négociant en bois et charbons. Celui-ci passait la majeure partie de son temps à reconstruire, à partir d'éléments provenant des surplus militaires d'après-guerre (celle de 14-18) des motos Triumph. Son atelier était tout simplement une remise au fond du chantier paternel. Puis un jour, il construisit sur un châssis de side-car fourni par Haydens de Birmingham une « nacelle » de sa conception qu'il baptisa « OTASEL ». Pour être légère, cette « caisse » était constituée d'une armature de frêne et d'un revêtement d'aluminium ; pour être confortable, elle était équipée d'une capote rabattable ; pour être élégante, elle était munie d'un flasque de roue en aluminium poli. Quant à sa forme hexagonale, elle n'était pas sans rappeler celle des dirigeables allemands « Zeppelin ».

Et comme il devait se trouver un client pour acheter ce premier side-car, Walmsley décida d'entreprendre la production en petite série. Ce qu'il fit, aidé d'abord de sa sœur, puis de sa femme, à la cadence... d'une unité par semaine, au prix de vente de 32 guinées. On était en 1919, et Walmsley n'avait guère plus de vingt ans.

L'année suivante, M. Walmsley père vendait son commerce de charbons et toute la famille émigra à Blackpool, dans le Lancashire, sur la mer d'Irlande. La petite fabrique de side-car aussi... Un jour, le fils d'un marchand d'instruments de musique de Blackpool se présentait pour acheter un side-car « Otasel » ; âgé lui aussi de vingt ans, il avait déjà acquis une certaine renommée dans les épreuves locales de « trial » : il s'appelait WILLIAM LYONS.

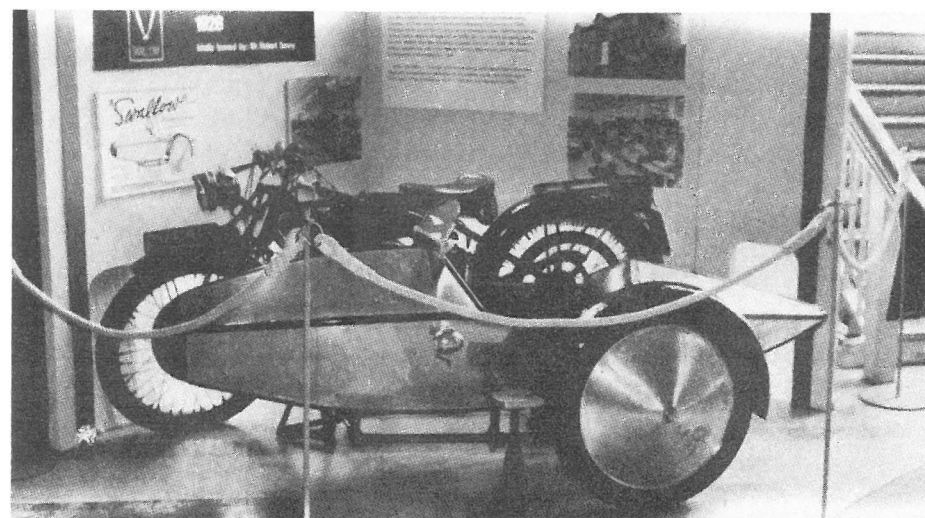


Photo Michel COGNET

M. LYONS père avait compris depuis longtemps que son fils ne lui succéderait pas dans son commerce : déjà au collège de Arnold-House, aujourd'hui Arnold-School, le jeune William montrait plus de goût pour le dessin que pour la musique, et nous savons déjà comment il occupait ses loisirs.

Nos deux compères — les deux William — se lièrent bientôt tout naturellement d'amitié, et Lyons, très vite convaincu des qualités du side-car de Walmsley, extrapolant de sa valeur commerciale possible proposa à son ami la constitution d'une société ayant pour but la construction, sinon en série du moins sur une plus grande échelle, de l'« Otasel ». Walmsley, tout aussi enthousiaste, donna son accord et l'on attendit... la majorité de Lyons (né le 4 septembre 1901 à Blackpool) pour pouvoir déposer en banque les mille livres prêtées à parts égales par les deux familles pour cautionner la société, déclarée sous la raison sociale de SWALLOW-SIDECAR-COMPANY (swallow : hirondelle) ; le père de W Lyons avait bien précisé que cette donation serait la seule et unique qu'il pouvait espérer faire.

Un atelier est installé à Blackpool, 7-9 Bloomfield Road, et le travail commence avec l'aide de trois ouvriers et d'un jeune commis (toujours employé à Coventry). Les side-cars Swallow acquièrent très vite une excellente réputation et bientôt douze ouvriers sont employés à temps complet : la Swallow Co était née, et c'était en 1922.

Au mois de novembre de cette même année, la presse spécialisée anglaise décrit en bonne place le side-car Swallow, et au stand 180 du Salon du Motocycle à l'Olympia Hall, en octobre, deux side-cars sont exposés : l'un pèse 40 kilos et l'autre un peu plus de 50.

Montgomery, de Coventry, lui-même constructeur de side-cars, fournissait les châssis, Swallow faisait le reste. L'année suivante, un nouveau modèle, idéal pour les rencontres sportives et la compétition, le « demi-course », est présenté, et Swallow commence à patronner certains sidecaristes régionaux qui utilisent ses « nacelles ». Au Tourist Trophy de 1924, Harry REED est deuxième de sa catégorie avec un DOT-J.A.P.-Swallow, et TINKLER troisième avec un MATADOR-BLACKBURNE-SWALLOW. Une certaine notoriété auréole maintenant le side-car « hexagonal », les affaires prospèrent et William LYONS peut démontrer tout à son aise aussi bien ses qualités d'homme d'affaires que son talent de « designer ».

Pour la première fois, en effet, un constructeur proposait un side-car réellement élégant au lieu d'un « panier » strictement utilitaire. Il avait très vite compris ce que le public désirait, il connaissait les moyens dont celui-ci disposait, il savait de quoi il était capable ; il offrit donc de nouveaux modèles : un type « allégé » (à 22 livres et 10 shillings), un type « standard » (18 guinées) et un « coupé de luxe » équipé d'un siège suspendu, d'un pare-brise Triplex et d'un coffre à bagages aménagé dans la pointe arrière (30 livres).

Au Salon anglais du Motocycle de 1924, la Swallow Sidecar Co a son propre stand, et ses modèles sont également exposés chez les constructeurs tels que Brough-Superior, Coventry-Eagle, Matador et Dot. En 1925, de nouveaux modèles sont encore présentés : le « tourisme » (22 livres 10 sh.), le « course » (16 livres). Tous les side-cars Swallow sont livrables, sur demande, avec des pneus ballons.

En dépit de la situation économique fort délicate (le crash de 1925), l'expansion continuelle rend bientôt trop étroites les premières installations et, en 1926, la Swallow Side-Car Company déménage pour s'installer à Cocker Street — le déménagement prend 2 jours — (toujours à Blackpool), dans un bâtiment appartenant à l'ainé des Walmsley : trente ouvriers y travailleront, ainsi qu'une jeune dactylo, Alice FENTON, que l'on reverra elle aussi à Coventry et qui, à sa mort en 1960, était directrice des ventes de JAGUAR pour le marché intérieur. A la même époque, Emil FREY, de Zurich, importait en Suisse quelques side-cars Swallow (il est toujours, aujourd'hui, importateur Jaguar).

Les side-cars se vendent bien et le marché, loin d'être saturé, laisse présager de belles années, d'autant plus que HAYWARD, qui avait remplacé Montgomery comme fournisseur de châssis, venait de créer, sur plans de William LYONS, un modèle « universel » permettant, sans modifications, de monter le side-car à droite ou à gauche de la moto. Or, on roulait à gauche (et la conduite était à droite) en Angleterre, mais en Europe et aux Etats-Unis, où l'on roulait à droite, la conduite à gauche tant pour les side-cars que pour les voitures, se généralisait. Et William LYONS, déjà, songeait à l'exportation.

Il pense aussi qu'une certaine couche de sa clientèle se dirigera vers l'automobile ou, du moins, vers la voiturette et, de préférence, vers la voiturette à tendance sportive, économique d'achat, d'entretien et d'utilisation. Parmi celles déjà proposées au public, l'Austin-Seven recueille particulièrement sa faveur : son moteur de 747 cm³ à soupapes latérales développe 13 cv. Elle atteint la vitesse de 75 km/h., elle représente à peu près « le minimum sur 4 roues ». Un modèle sport, surbaissé, dénommé « BROOKLAND » dépasse les 100 km/h.

Effet du hasard ou calcul prémédité, William LYONS possède une « SEVEN » achetée d'occasion...

A SUIVRE

J. STIREL.

Tous droits de reproduction réservés.

Résultats des championnats, challenges et trophées internationaux 1977

Particularités : Il a le plus beau palmarès sur Jaguar qu'un pilote français n'ai jamais eu.

✱
✱ ✱

Devant ces résultats, Ch. DELECROIX nous a proposé une voiture pour la saison 61 et, enfin, de l'assistance...

A SUIVRE...

Première course de l'année : LYON - CHARBONNIERES (G.T., G.T.S.), les 4 et 5 mars. Ensuite, nous irons à Montlhéry pour les coupes de l'Île-de-France (mono, proto, G.T.S.), les 11 et 12 mars. Un tableau complet de la saison paraîtra dans le prochain bulletin.

1. Ph. RENAULT (Lister / SS 100)	509 pts	Champion de France 77
2. J.-F. RENAULT (lister)	349	
3. R. URBAN (Cooper / 120 M / 140)	235	1er G.T.
4. A. BAVEREY (Lister)	210	1ère Dame
5. J.-P. DELARUE (120 SS)	199	1er G.T.S.
6. P. LANSARD (120 M)	123	
7. M. GOSSET (Cooper)	59	
8. B. OKSMAN (120 M)	33	
9. F. RENAULT (120 SS)	27	
10. M. COGNET (140)	21	
11. A. DULUDE (140)	5	

Prendre contact directement avec lui.

- ★ La Grande-Bretagne détient le nouveau record mondial de vitesse sur eau avec un bateau équipé d'un moteur JAGUAR V 12. - Pilote : Tony FAHEY - Vitesse réalisée : 130 miles (215 km/h). 500 cv à ne pas mettre dans tous les bains !...).
- ★ La « Mascotte du mois » à Philippe AUBERT, de « France-Inter » : le lendemain du passage sur Antenne 2 du feuilleton « L'Echange », il faisait part de son étonnement d'avoir vu rouler un roadster XK 120... en 1943. Très pertinemment, M. Auber rappelait sur les ondes que ceux-ci avaient été présentés au public en 1948... Voilà donc un fanatique que nous ne connaissions pas ; il va falloir l'inviter à notre prochaine sortie !
- ★ Dernier membre inscrit au Club en 1977 : M. VANDERPUTTEN entreprend la restauration complète d'un roadster 120. Le châssis est à nu et le strip-tease à l'envers commence : la voiture sera-t-elle réhabillée pour Montlhéry en juin ?
- ★ Premier membre 1978 : M. MONTENON possède un cabriolet 120 et une MK 2, 3,4 l. Technicien en Algérie, celui-ci a effectué 40.000 km là-bas avec sa MK 2. Précision intéressante : elle est à boîte automatique. Question à la British Leyland : A quand la « RANGE-JAGUAR » ?

Petites Annonces

Les petites annonces gratuites sont réservées aux membres du club.

VENTES

- M.K. 7, 54, B.M. 50.000 km, d'origine. Impecc. O.W.E., 20.000 F. - WALLART (20) 93.96.03, après 20 h.
- X.K. 150 coupé, B.M. O.V., 1959. Très belle. 45.000 F. - ROGGWILLER, tél. 203.26.80 h. b. ; dom. 551.41.36.

ACHAT

- Ch. roadster type E, série III, état indifférent. - M. GALLET, 3 bis, avenue Hoche, 75008 Paris.
- Urgent, 2 portes pour roadster 120. - P. LAGARDE, Grande-Rue, Epinay-sur-Orge 91, tél. 909.21.78.
- Ch. 1 feu d'aile av. chromé pour 120 premier modèle. - Van der Putten, chemin de Margues, 13100 Aix-Luynes.
- 1 banane ar. pour XK 120. - GRAIGNIC, 4, rue Bausset, Paris 15e, tél. dom. 533.21.90.

Sorties prévues en 1978

- ★ **Fin février** : Dégustation de vins dans une cave parisienne.
- ★ **Fin avril** : Méchoui, concours d'élégance.
- ★ **9, 10, 11 juin** : Coupes de l'ACO sur le circuit du Mans, concours d'élégance.
- ★ **17, 18 juin** : Monthlery, coupes de l'âge d'or, concours d'élégance.
- ★ **Fin septembre** : Rallye navigation, concours d'élégance.
- ★ **Novembre** : Visite du musée Schlumph, à Mulhouse, concours d'élégance.
- ★ **Décembre** : Dîner des pilotes Jaguar et dîner des vainqueurs des concours d'élégance, de restauration et de photos.



Cette année, nous inaugurons une nouvelle formule pour l'attribution des coupes aux concours d'élégance : à chaque sortie, le vainqueur recevra sa récompense, mais toutes les voitures auront des points. Ceux-ci seront additionnés de concours en concours. Les 5 meilleurs à la fin de l'année se verront remettre leurs prix par un jury de journalistes et de carrossiers automobiles au cours d'un dîner.

Cette formule devrait permettre aux membres d'améliorer à chaque sortie leur Jaguar et d'éviter qu'une seule auto en état exceptionnel ne gagne systématiquement tous les concours. Une participation plus régulière sera aussi un facteur important de réussite (C.Q.F.D.).

Attention ! seuls les membres à jour de leur cotisation 78 pour fin février recevront leur invitation pour le cocktail de début d'année, ainsi que le bulletin n° 2.

Les prochaines sorties seront annoncées et détaillées au fur et à mesure dans les prochains bulletins.

La cotisation de membre actif reste à 200 F. Cette somme inclus le bulletin, la possibilité de participer aux sorties et de recevoir l'aide aussi bien technique que pratique que dans la mesure du possible le Club peut fournir (des remises sont consenties par certains concessionnaires sur les pièces).

Pour ceux qui, par l'éloignement ou parce que leur voiture n'est pas prête, ne peuvent pas participer activement, le bureau a décidé la création d'une cotisation réduite de membre associé. Celle-ci est de 50 F pour l'année et inclus le bulletin, les conseils et l'esprit...

Les chèques doivent être libellés à l'ordre de : **F.J.D.C.** Merci.

Vous trouverez dans le bulletin une demande d'affiliation qui est destinée aux nouveaux membres. Pour ceux qui ont déjà été affiliés, le simple envoi du chèque suffira.

Nous avons été 250 membres, 1978 devrait voir le 300ème.



Vous avez certainement, dans vos albums, des photos de... Jaguar. Sans le savoir, vous détenez peut-être le cliché gagnant du concours F.J.D.C. En effet, la meilleure photo représentant une Jaguar dans une situation extraordinaire : sur un arbre, sur le toit, dans le désert, à la fourrière, en remorque, que sais-je encore, en pile, sur deux roues, etc., etc., passera dans le bulletin. De très beaux prix récompenseront les gagnants en fin d'année. Bonne chance !



Roland URBAN souhaiterait entrer en contact avec des collectionneurs de modèles réduits de Jaguar, en vue d'articles et reportages. — Téléphoner au F.J.D.C.



DERNIERE HEURE. — La Société GARABEDIAN, concessionnaire British-Leyland, 77, avenue Pierre-Grenier, Boulogne-Billancourt, accorde 15% de remise sur présentation de la carte du Club. Demander Michel BURTIN au magasin « pièces détachées ».

N.B. — Les cartes de membres seront envoyées dans les 8 jours suivant le règlement de la cotisation 78.