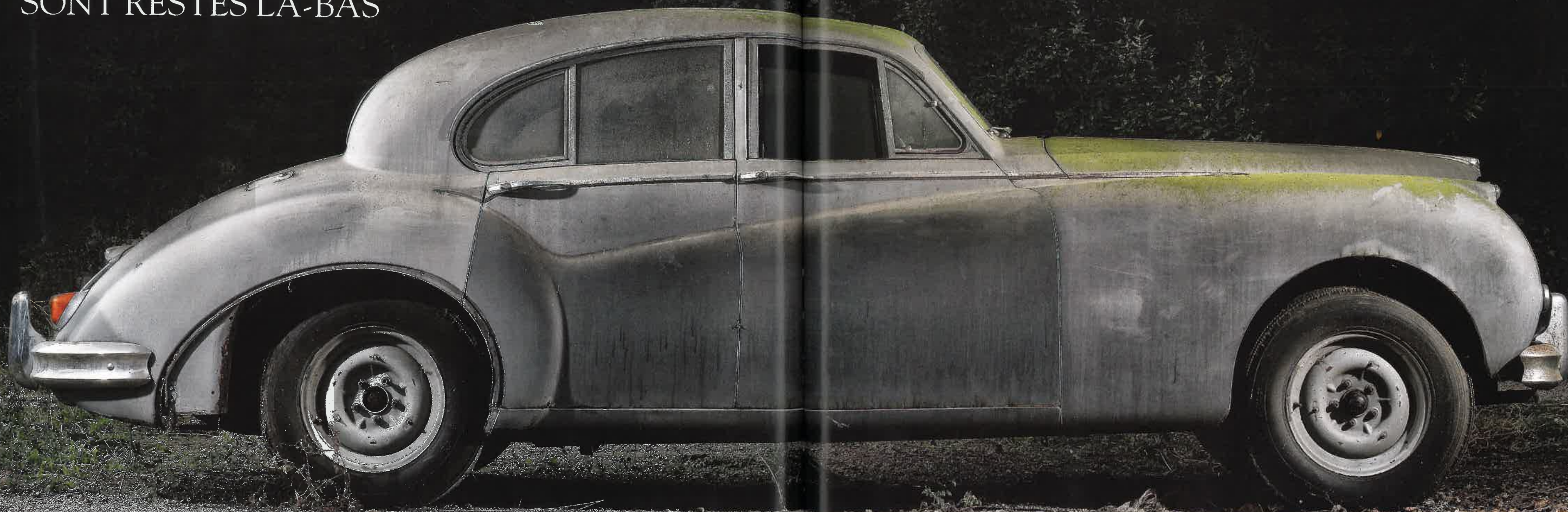


## RETRAITE EUROPÉENNE POUR UNE JAGUAR AUSTRALIENNE. LES FENDER SKIRTS, EUX, SONT RESTÉS LÀ-BAS



l'essor de la marque. Pour cette première série de la Mk VII, les évolutions sont peu nombreuses. Hormis l'apparition notable de la transmission automatique avec le millésime 1953. Une option qui répond à une forte demande du marché US, et fait de la Jaguar le premier véhicule britannique ainsi équipé.

### Réussite commerciale...

Le succès ne se dément pas, et ce sont maintenant les 3/4 de la production qui s'exportent. Grâce à la Mk VII, la situation fi-

nançière de la marque est florissante. Mais à Coventry on ne s'endort pas pour autant sur ses lauriers, et la version M sort dès octobre 1954. Hormis quelques retouches sur la face avant et des barres de torsion plus grosses, le changement est à nouveau côté moteur. Le 6 cylindres est désormais doté d'un taux de compression élevé, alors que la moindre qualité du carburant disponible au Royaume-Uni y imposait jusque-là une culasse moins comprimée qu'à l'export. Les chambres de combustion domestiques gagnent en compression, et les arbres à cames adoptent pour leur part

des levées plus importantes. La puissance de la Mk VII grimpe bientôt à 190 BHP, contre 160 à sa sortie. Avec l'overdrive apparu au début de l'année, les performances sont donc nettement à la hausse. Alliées à la tenue de route de haut niveau, elles font de la grosse berline une machine très efficace.

### ... triomphe en piste

A ce titre, la Jaguar n'a pas attendu ces améliorations pour se ménager un beau palmarès en compétition. D'autant que les préparateurs outre-Manche ont appris

à connaître le 3,4 litres et tous ses secrets. La Mk VII remporte la catégorie Production Touring Cars au Daily Express International Trophy, à compter de 1952 et pour cinq années consécutives, avec des pilotes aussi capés que Stirling Moss et Mike Hawthorn. « *What a fabulous car* », dira plus tard Sir Stirling Moss. « *J'ai la plus grande affection pour la vieille Mark VII car elle était en réalité très bien équilibrée et très légère à piloter* ». Chose incroyable, elle s'illustre sur tous les terrains, comme la Carrera Panamericana en 1951 ou encore les Mille Miglia en 1953. En 1956, Ron-

nie Adams remporte le Rallye de Monte Carlo à son volant. En août de la même année, elle s'impose même à Elkhart Lake en NASCAR, dans la classe 3 500 cm<sup>3</sup>. Une belle efficacité donc, doublée d'une grande polyvalence. Dernière mais suprême consécration, Sa Majesté la Reine Mère la choisit comme véhicule royal, et l'utilisera sans interruption jusqu'en 1973. La crise du Canal de Suez vient alors perturber l'économie mondiale, et Jaguar sort un 2,4 litres sur la Mark I en 1955. Le temps est dès lors venu pour la Mk VII de passer la main, nous sommes fin 1956.

### Survivante

S'il est une Jaguar pour laquelle la devise « *Grace, Space and Pace* » de la maison s'applique, c'est bien la Mark VII. Et de la grâce naturelle il en faut à l'exemplaire qui nous intéresse aujourd'hui. Il lui manque en effet quelques attributs de carrosserie. De profil, on pourrait espérer que l'absence des *fender skirts* arrière, au niveau des passages de roues, soit le fait d'une utilisation en course. Mais ne rêvons pas, ils ont plus probablement disparu dans le transfert de l'auto. La face avant a été largement →