

PANTHER DEVILLE CABRIOLET

# LA PANTHÈRE ROSE



PANTHER EST SURTOUT CONNUE POUR SES LIMA ET KALLISTA, DES «NÉO-CLASSIQUES» À L'ANGLAISE, ÉVOQUANT LES ROADSTERS DES ANNÉES 30, VUS SANS DOUTE PAR LE PRISME DES DESSINS ANIMÉS. MAIS L'ÉPHÉMÈRE FIRME BRITANNIQUE A AUSSI PRODUIT QUELQUES EXCENTRICITÉS, PARMI LESQUELLES LA DEVILLE, UNE EXTRAVAGANTE RÉPLIQUE QUI PASTICHAIT RIEN MOINS QUE LA... BUGATTI ROYALE !

TEXTES : YVON BOTCAZOU ★ PHOTOS : PIERRE-YVES GAULARD

La mode «néo-classique» trouve son origine aux Etats-Unis dès les années 60 avec l'Excalibur de Brooks Stevens, ainsi que les différentes tentatives de créations de marques classiques de Virgil Exner qui ont abouti à la Stutz. En Europe, la tendance se développe timidement que chez les carrossiers italiens, d'abord avec Zagato, qui à la demande du magazine Quattroruote, élabore et construit une réplique d'Alfa Romeo 1750 des années 30, suivi par Ignale et sa Gamine et Siata avec la Spring.

## LE MASSIF CHÂSSIS TUBULAIRE EST CONÇU POUR S'ADAPTER PARFAITEMENT AU MOTEUR ET À LA BOÎTE AUTOMATIQUE DE LA XJ12, ET SES TRAINS ROULANTS, Y COMPRIS LES SILENTBLOCS !

En Grande-Bretagne, la culture automobile est bien différente au tournant des années 70 : les sportives des années 30 écument toujours les circuits sous égide du VSCC et les voitures des années 50, voire l'avant-guerre, se fondent dans la circulation, tandis que la rondouillarde Morris Minor née en 1948 (l'équivalent de notre 4 CV nationale) continue sa production jusqu'en... 1971. Et pendant que quelques marques figées dans le passé comme Morgan continuent à perpétuer la tradition des roadsters à ailes séparées, de petits artisans comme Mallalieu récupèrent de dignes berlines Bentley MkVI à bout de souffle pour remplacer leur austère carrosserie «standard steel» par celle de suggestifs tourers.

Dans ce contexte, Robert Jankel fait son apparition sur le marché naissant des répliques. Même si sa famille avait établi son activité dans l'industrie textile, il manifeste dès son adolescence une prédisposition pour les choses de la mécanique, en faisant des études d'ingénieur, mais aussi, en remettant en état et en modifiant une épave d'Austin Seven, en 1954 ; il a alors seize ans... A son entrée dans la vie active, il poursuit les traces de l'activité familiale, mais le virus le poursuit : en 1970, il restaure une Rolls-Royce de 1930. Lors d'un voyage en Espagne, un toréador lui en offre 10 000 £ et c'est là que l'idée de fonder sa propre firme a germé.

### FÉLINS COUSINS

Pour créer sa propre entreprise, baptisée Panther Westwinds, il s'installe au sud-ouest de Londres à Weybridge, à proximité du circuit de Brooklands, dans l'ancienne unité de production des Mini Cooper. Le nom Panther est choisi pour l'analogie avec Jaguar, dont les futures productions empruntent la mécanique et Westwinds est tout simplement le nom de la maison de Robert Jankel ! Le premier modèle est la J72. J pour Jankel et 72 pour marquer la date de naissance de la marque et du modèle. La J72 est une évocation esthétique fidèle de la SS 100 d'avant-guerre. De plus, elle offre des sensations de conduite plutôt authentiques, puisque son long capot abrite le bloc XK, d'abord en 3,8 l, puis en 4,2 l et il y eut même quelques V12, à la demande de clients fortunés et persuasifs. Avec une réalisation soignée et une finition à l'avenant, le succès est au rendez-vous, ce qui persuade Robert Jankel de développer la marque. Le second modèle de la lignée Panther apparaît en

1974 au salon de Londres. Rêve de grandeur, mégalomanie de Jankel ? On ne sait toujours pas, mais là, il est décidé à s'attaquer à un monstre sacré : rien moins que la Bugatti Royale !

Pour ceux qui sont arrivés jusqu'ici à la lecture de cet article et qui froncent le nez, précisons qu'il ne faut pas confondre la Panther Deville avec une réplique de Bugatti 35 en polyester vendue en kit et montée sur un châssis de Coccinelle, comme cela se pratiquait aux Etats-Unis. Jankel veut le flacon, mais aussi l'ivresse qui va avec. La Deville, longue comme une Rolls Royce Silver Shadow repose sur un empat-

tement de 3,61 m, équivalent à celui de la limousine Phantom VI ! Pour la partie mécanique, à défaut du 8 cylindres en ligne de 12 litres de cylindrée conçu par Bugatti, le V12 5,3 litres des Jaguar tombe à pic : un V12, même aujourd'hui, est symbole de raffinement technique ultime et dans les années 70, la marque de Coventry venait juste de rejoindre ce club très fermé, aux côtés de Ferrari et Lamborghini, excusez du peu... Mais le 6 cylindres XK sera aussi monté sur quelques Deville destinées au climat du Moyen-Orient.

## RAPPELS TECHNIQUES

### MOTEUR

Jaguar 12 cylindres en V à 60°, bloc-cylindres et culasses en alliage léger, 5 345 cm<sup>3</sup> (90 x 70 mm), 287 ch DIN à 5 400 tr/mn, 40,7 mkg à 4 500 tr/mn, rapport volumétrique 10,4 : 1, deux arbres à cames en tête, 2 soupapes par cylindre, vilebrequin à 7 paliers, refroidissement par eau, injection électronique.

### TRANSMISSION

Aux roues arrière, boîte automatique à convertisseur hydraulique et 3 rapports (origine GM), rapport de pont : 3,07.

### SUSPENSIONS

Avant à roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques. Arrière à roues indépendantes, bras inférieurs à fourche, demi-arbres oscillants porteurs et jambes de poussée longitudinale, doubles ressorts hélicoïdaux et amortisseurs.

### DIRECTION

A crémaillère, assistée.

### PNEUS

235/70HR15.

### FREINS

A disques (ventilés à l'avant), commande hydraulique.

### POIDS

1 973 kg.

### PERFORMANCE

Vitesse maxi 210 km/h, 0 à 96 km/h 12 sec.

### PRODUCTION

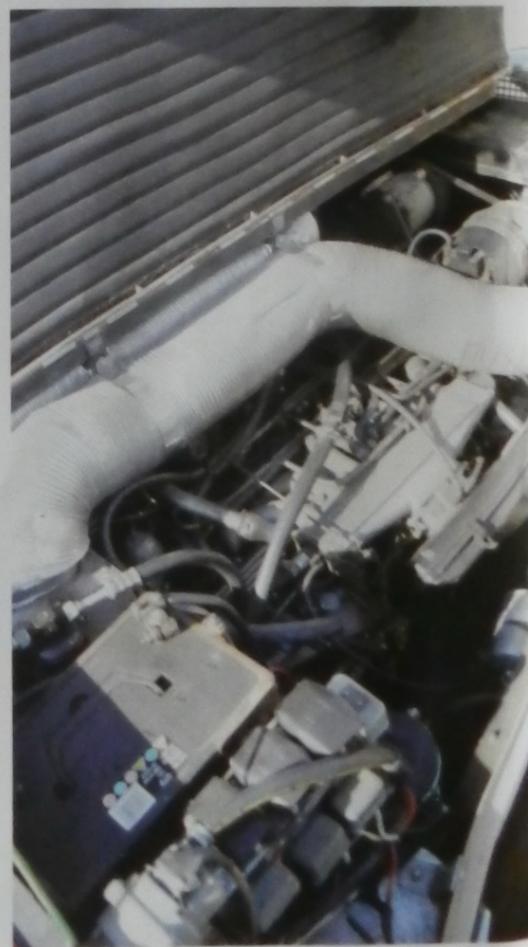
46 berlines, 11 cabriolets, 1 limousine 6 portes.

### JAGUAR, SORS DE CE CORPS !

Le massif châssis tubulaire est conçu pour s'adapter parfaitement au moteur et à la boîte automatique de la XJ12, et ses trains roulants, y compris les silentblocs ! Cependant, pour des raisons pratiques (à moins que ce ne soit de l'humour purement britannique), les portières sont empruntées à la plébéienne Austin Maxi... Pour la version cabriolet, présentée en 1976, c'est le coupé Jaguar XJC (la XJ6 à deux portes) qui fournit ses portières et ses vitrages latéraux. Malgré ces emprunts, la Panther Deville est construite dans le respect des meilleures traditions de l'artisanat britannique, avec une carrosserie formée en aluminium par des tôliers dont certains viennent de chez Aston Martin ! Les meilleurs matériaux sont utilisés pour l'habitacle (cuir Connolly, moquettes Wilton, ronce de noyer) et l'équipement propose vitres et toit ouvrant à commande électrique, ainsi que l'air conditionné. Des options « sur mesures » sont disponibles en fonction des caprices des clients : téléphone, télévision, peinture spéciale. En tout, 2 000 heures sont nécessaires pour mener à bien la construction d'une Deville, parachevée par... 24 couches de peinture. Même Rolls-Royce doit s'incliner, y compris au niveau du prix, supérieur à celui d'une Silver Shadow...

### QUAND UNE ROLLS-ROYCE NE SUFFIT PAS

La raison d'être de la Deville ? Au milieu des années 70, malgré les conséquences de la première crise du





## CONTRÔLE TECHNIQUE

Si ce monument baroque vous a tapés dans l'œil, ce rêve peut devenir réalité. Comme la Deville n'a jamais été importée en France (à la différence des Lima et Kallista), il faudra impérativement vous tourner vers les marchands étrangers. L'an dernier une berline affichant 23 000 km (!) était proposée à la vente par le marchand néerlandais Gallery Brummen, moyennant 54 950 € ; ce qui est dans la moyenne de la cote, qui oscille entre 50 000 et 60 000 €, pour un exemplaire en très bel état. Pour le rarissime cabriolet, la cote dépasse les 80 000 €... Mais au final, trouver une Deville sera beaucoup plus facile de l'autre côté de la Manche et pour être sûr de ne pas rentrer bredouille, le mieux est encore de rentrer en contact avec le UK Panther Car Club ([www.panthercarclub.com](http://www.panthercarclub.com)), qui saura localiser un exemplaire.

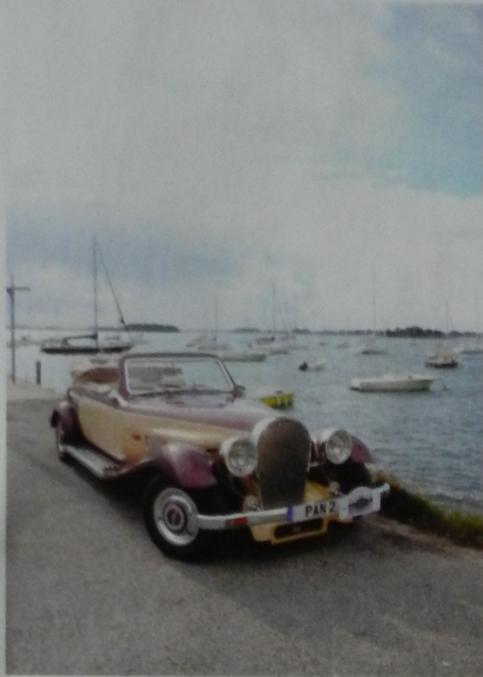
Comme vous l'aurez compris, au niveau mécanique, il n'y a pas de gros souci de pièces, puisqu'il s'agit de composants Jaguar. En revanche, votre attention devra se focaliser sur l'état de la carrosserie : non seulement, il n'y a pas de pièces détachées, mais de plus, restaurer une Deville avec le même degré de finition qu'à sa construction sera très onéreux... Ensuite, pour profiter de votre Deville, il est chaudement recommandé d'adhérer au Club Panther Passion (<https://sites.google.com/site/clubpantherpassion/>). Dès sa première année d'existence, le club a prouvé son dynamisme, en participant à de nombreuses manifestations, dont le point d'orgue fut le rassemblement «A nous les vieilles anglaises» fin septembre 2012 aux Sables d'Olonne, qui a permis de rassembler 28 Panther pour célébrer le 40e anniversaire de la marque, dont une délégation de 12 voitures venues de Grande-Bretagne. «Le club compte 50 membres et un peu plus de voitures, précise Patrick Foirier, le secrétaire du club. Mais nous n'avons pas d'objectif hégémonique. Ce que nous voulons conserver, c'est l'état d'esprit de ses membres, basé sur la bonne entente et la convivialité. Plusieurs adhérents sont d'ailleurs membres du Panther Car Club britannique, avec qui nous avons développé des rapports étroits et des échanges permanents».



## VAL BRIDGES

### «MA VOITURE PRÉSIDENTIELLE !»

Ray et Val Bridges sont des amateurs de longue date de la marque. Ray a acheté sa première Panther (une Lima Turbo) en... 1979. «Je me suis alors intéressé aux autres modèles. J'ai également possédé une J72. Je n'aimais pas trop la Deville en version berline, mais en version cabriolet, oui.» L'occasion se présente en 1988, comme le précise Val. «Elle fut vendue neuve en 1976 par le Beverly Hills Carriage House à Los Angeles. Nous ne connaissons rien d'autre sur sa période américaine, jusqu'à ce qu'elle soit mise en vente dans une concession... Rolls-Royce à New York. Un marchand anglais l'a alors ramenée en Angleterre et nous l'avons achetée. La voiture n'avait pas de capote, seulement un hard-top. Le premier travail a été de faire refabriquer une capote et son armature. Comme la voiture ne marchait pas très bien, nous avons également retiré l'équipement catalytique de l'échappement. Puis, au fil des années, elle a été repeinte dans ses couleurs originales, la sellerie et les moquettes ont été entièrement refaites et enfin, la boîte automatique a été remplacée par une



boîte GM400 plus récente».

Une telle passion a mené Val au poste de... Présidente du Panther Car Club britannique en 2009 (le club a été créé en 1980) et le cabriolet Deville est devenu du coup sa «voiture présidentielle» ! «Nous l'utilisons lors des meetings du club et souvent à l'Étranger. En moyenne, elle roule entre 6 000 et 8 000 km par an. C'est une parfaite voiture de mariage, mais pour ces occasions, nous la réservons uniquement à la famille ou à des amis proches !»



pétrole, il existe toujours une clientèle internationale aux moyens quasi-illimités. Et cette clientèle n'a pas grand-chose à se mettre sous la dent. Les Rolls-Royce et Bentley, qui accusent leurs dix ans d'âge, sont à la fois trop parfaites et trop banales et les allemandes, qui ne sont qu'au début de leur montée en puissance (voir la Mercedes 450 SEL 6.9) manquent de fantaisie. Cette clientèle exubérante, voire extravertie, et qui a les moyens d'afficher son opulence (l'expression «bling-bling» n'était pas encore inventée) se divise en deux catégories : les magnats du pétrole du Moyen-Orient et le show-business. Côté show-business, on retrouve Elton John, l'acteur anglais Oliver Reed, notre Johnny Halliday national ou Liz Taylor. La Deville plaît aussi aux souverains du Moyen-Orient (le roi Fahd d'Arabie Saoudite et le roi Hussein de Jordanie, qui apprécie la sienne au point de l'utiliser le jour de son mariage en 1978) et au dictateur ougandais Idi Amin Dada ! Et aux 46 berlines et 11 cabriolets produits en à peine dix ans, il faut rajouter une invraisemblable et unique limousine à six portes, commandée par le prince Tengku Sulaiman Shah, membre de la famille royale de Selangor, en Malaisie...

La Panther qui illustre ces pages n'est pas rose, mais elle aurait convenu à merveille au personnage du dessin animé. Le caractère extravagant de la Deville n'a pas échappé à Walt Disney : en 1996, pour Les 101 Dalmatiens en version film, le studio a jeté son dévolu sur la Panther Deville pour en faire la monture de Cruella... DeVil ! La voiture utilisée pour le film (une berline transformée en coupé et motorisée par un V8 d'origine Chevrolet) est toujours visible à Euro Disney, à Marne-la-Vallée...

Cette précision passée, «notre» Deville est elle aussi spéciale, puisqu'il s'agit d'un des tous premiers cabriolets sur les 11 produits, amené d'Angleterre par Val Bridges, la présidente du Panther Car Club britannique.

La Deville ressemble bien à une Bugatti Royale, mais à une Royale époque disco, avec sa peinture métallisée deux tons pour les paillettes, ses pneus larges saillant sous les ailes galbées en guise de «platform-shoes» et de pantalons pattes d'éléphant et ses immenses phares évoquant les fameux Lucas «P100» pour les boules à facettes... J'arrête là l'ironie.

Même si elle n'est pas très subtile, la Deville impressionne par sa masse imposante et ses proportions d'un autre âge. S'il l'avait vue avec son capot démesuré, Tex Avery l'aurait immédiatement adoptée pour véhiculer son loup (encore un dessin animé...). Le cabriolet, avec sa capote aux lignes arrondies s'accorde mieux aux volutes des ailes que le pavillon carré de la berline. De même, le cabriolet est gratifié d'un véritable coffre intégré (supportant la roue de secours), bien plus pratique à utiliser que la malle greffée à l'arrière de la berline, dont l'ouverture au sommet culmine à 1,30 m de haut.

### MATELAS VOLANT

Par rapport aux dimensions extérieures, l'habitacle paraît plutôt étriqué. Il faut dire que les marchepieds empiètent d'au moins quarante centimètres sur la largeur totale de la voiture. Mais une fois installé à bord, on retrouve la recette traditionnelle de l'intérieur anglais, à base de cuirs clairs, de boiseries et de moquettes. La planche de bord est curieusement inclinée vers le bas ce qui rend difficile la lecture des compteurs, chipés là encore aux Jaguar, tout comme les différents boutons et autres commandes. On retrouve de même le fin levier en «T» de la boîte auto au plancher, devant la console abritant la climatisation qui empiète encore un peu plus sur l'espace alloué aux jambes. En revanche, deux adultes normalement constitués pourront prendre leurs aises à l'arrière, puisque le cabriolet partage l'empattement démesuré de la berline.

Au volant, la position de conduite est un peu curieuse : on se sent un peu engoncé par la hauteur de la caisse et le volant, très rapproché, oblige à une conduite «coudes au corps». En revanche, lorsque vous découvrez la vue imprenable sur l'interminable capot, vous vous sentez... Le roi du monde ! Pas étonnant que la Deville ait séduit autant de potentats... Le V12 encore chaud s'ébroue au premier tour de clé et au ralenti, c'est le monde du silence. En revanche, dès qu'on titille l'accélérateur, le V12 donne de la voix, mais la sensation auditive est fugace, puisque la boîte automatique décide de passer très vite au rapport supérieur. Et il n'y en a que trois ! L'étagement de

la boîte, combiné au poids de la caisse (plus de deux tonnes avec ses passagers), contribue à étouffer les près de 300 chevaux du V12 et du coup, les accélérations sont bien sages.

Rouler dans une Deville évoque deux mondes différents. Pour les passagers, grâce aux trains roulants Jaguar greffés sur l'empattement ultra long, elle imite très bien un... matelas volant : la déconnexion par rapport à la route est quasi-totale, sauf en cas de passage sur un nid-de-poule, où la caisse vibre légèrement. Pour le conducteur, libéré de l'intendance grâce à la boîte automatique, il peut se concentrer sur le comportement, qui demande un peu de concentration : la tenue de route n'est pas en cause ; pour un tel gabarit et un tel poids, le cabriolet tient bien son cap et le roulis est modéré. Sur une route droite et dégagée, pas de problème, mais la surprise arrive lors des changements de cap. À l'arrivée sur les virages et les ronds-points, la comparaison avec un paquebot s'impose : la Deville daigne changer de direction avec un temps de retard et vous avez l'impression de tenir la barre d'un paquebot et de transmettre les ordres loin quelque part dans la salle des machines avant qu'ils ne soient exécutés. Le phénomène nécessite un peu d'accoutumance et la prise en mains a été trop brève pour s'amuser à trouver les limites d'un engin produit à 11 exemplaires et dont les propriétaires vous confient : «Depuis que nous l'avons, vous êtes la cinquième personne à la conduire»... Pour résumer, la raison d'être de la Deville est le «cruising» à l'américaine, surtout avec le cabriolet, qui permet de soigner son bronzage, tout en observant les réactions incrédules des piétons et des autres automobilistes !

Avec la Stutz, la Panther Deville reste l'un des symboles ultimes du hitsch automobile des années 70 : rien que pour cela, elle mérite d'être appréciée au second degré, en plus d'une certaine considération pour le soin apporté à la réalisation d'un engin aussi extravagant.

Avec nos plus sincères et chaleureux remerciements à Val et Ray Bridges, pour leur confiance, leur disponibilité et leur humour, et bien sûr à Patrick Foirier, du club Panther Passion, qui s'est donné sans compter pour aider à la réalisation de cet article.

## VAL BRIDGES

### «MA VOITURE PRÉSIDENTIELLE !»

Ray et Val Bridges sont des amateurs de longue date de la marque. Ray a acheté sa première Panther (une Lima Turbo) en... 1979. «Je me suis alors intéressé aux autres modèles. J'ai également possédé une J72. Je n'aimais pas trop la Deville en version berline, mais en version cabriolet, oui.» L'occasion se présente en 1988, comme le précise Val. «Elle fut vendue neuve en 1976 par le Beverly Hills Carriage House à Los Angeles. Nous ne connaissons rien d'autre sur sa période américaine, jusqu'à ce qu'elle soit mise en vente dans une concession... Rolls-Royce à New York. Un marchand anglais l'a alors ramenée en Angleterre et nous l'avons achetée. La voiture n'avait pas de capote, seulement un hard-top. Le premier travail a été de faire refabriquer une capote et son armature. Comme la voiture ne marchait pas très bien, nous avons également retiré l'équipement catalytique de l'échappement. Puis, au fil des années, elle a été repeinte dans ses couleurs originales, la sellerie et les moquettes ont été entièrement refaites et enfin, la boîte automatique a été remplacée par une

boîte GM400 plus récente».

Une telle passion a mené Val au poste de... Présidente du Panther Car Club britannique en 2009 (le club a été créé en 1980) et le cabriolet Deville est devenu du coup sa «voiture présidentielle» ! «Nous l'utilisons lors des meetings du club et souvent à l'étranger. En moyenne, elle roule entre 6 000 et 8 000 km par an. C'est une parfaite voiture de mariage, mais pour ces occasions, nous la réservons uniquement à la famille ou à des amis proches !»

