

Eventer. n° 66 de la série :

Comment faire le break...

(Note de www.xj-story.com) : Dans la rubrique du site "Versions d'exception - Les breaks", on mentionne la réalisation en Angleterre, par Lynx, de quelques exemplaires de leurs breaks, sur la base de coupés XJR-S 6.0 nés peu après le début des années 90. Voici les étapes de la réalisation d'un de ces Eventer sur la base d'un XJR-S de 1993. Pour la beauté du coup (!), on notera aussi l'immatriculation très personnalisée : K 60 XJS.



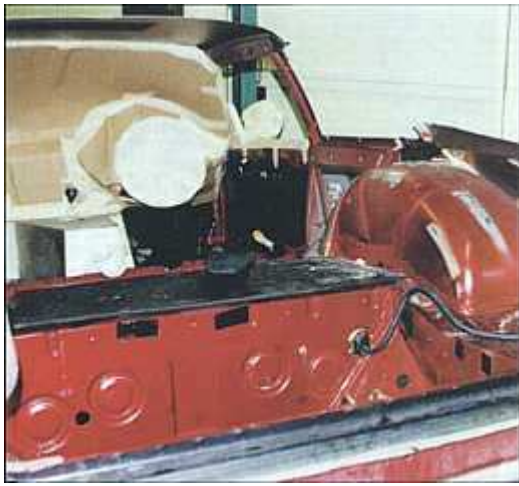
Le coupé XJR-S à son arrivée chez Lynx, avant le début des travaux



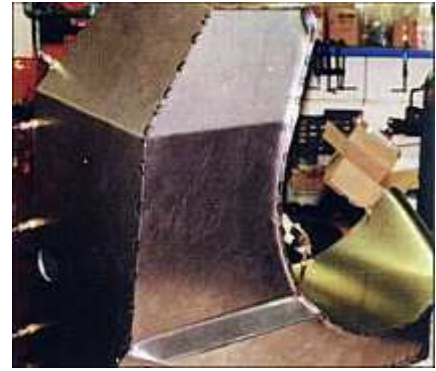
Dégarnissage intégral de l'intérieur du coupé

Mise en place d'une protection complète sur toutes les parties de la voiture auxquelles on ne va pas toucher





Arrière de la structure du coupé, après découpe du toit et des dérives encadrant la lunette arrière



Le réservoir d'essence d'origine est inadapté pour un break à plancher plat : chez Lynx, il faut une bonne semaine pour façonner celui qui le remplace



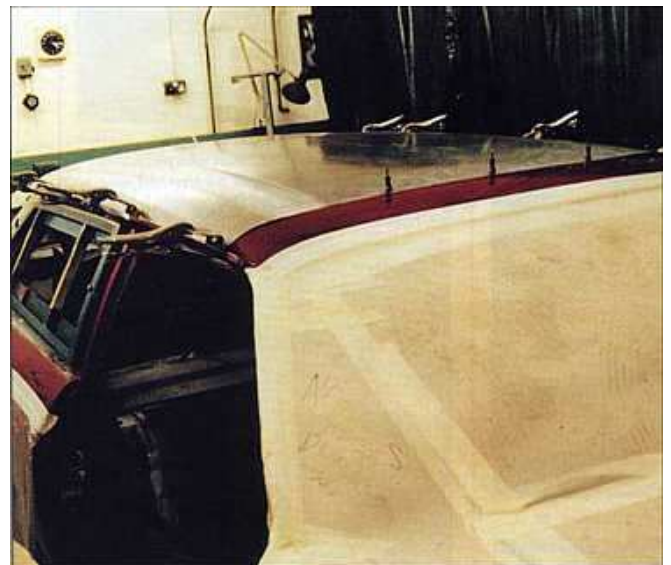
Une fois découpée la partie supérieure du coupé, des renforts sont provisoirement mis en place pour éviter toute déformation de la coque



La réalisation du hayon est complexe puisqu'elle utilise la partie arrière du panneau de coffre d'origine (dont la courbure doit être ajustée à l'inclinaison particulière du hayon), et d'autres parties spécifiquement construites



Le hayon est constitué d'éléments préalablement fabriqués et soudés entre eux. Il faut pas loin d'une vingtaine d'essais de présentation du hayon, pour arriver à un ajustage parfait



Un nouveau panneau de toit est conçu et fabriqué spécialement pour remplacer l'élément d'origine



Un autre élément spécifique : le panneau de custode placé entre le hayon et la large baie vitrée latérale



Les passages de roues sont spécifiques, tout comme les caissons latéraux qui les prolongent. On voit ici le positionnement des vérins de maintien du hayon



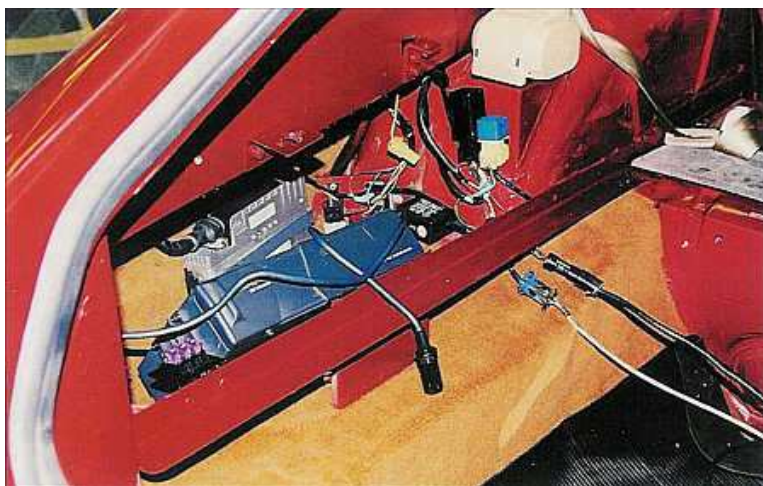
Après l'assemblage des nouveaux éléments de la carrosserie, un gros travail de préparation est nécessaire avant le passage en peinture



L'intérieur de l'arrière de l'habitacle largement modifié est lui aussi repeint



A l'intérieur de la cabine de peinture, après enlèvement des masques et caches de préparation. Le hayon, lui, a été peint séparément, avant son montage sur la voiture



A l'arrière, dans le caisson latéral gauche : câblages mis en place pour le chargeur de CD, l'alarme...

Le garnissage de l'intérieur est primordial, puisque dans un break, tout se voit... On remarque la forme et le positionnement à l'horizontale du nouveau réservoir d'essence, ainsi que l'emplacement dévolu à la roue de secours



Mise en place des moquettes



Sièges arrière à dossiers basculants, plus accueillants encore que ceux d'origine et avec, autour, un volume disponible pour les passagers un peu accru



Vue d'ensemble du travail terminé, avec un soin évident pour le traitement des détails

Break Lynx : le 1^{er} exemplaire construit



Voici le n° 1 de la série des Eventer fabriqués, sans doute en 1983, ce qui est plausible avec la présence de jantes de la version HE V12. Belle livrée d'un bleu métallisé, et plaque d'immatriculation qui n'est pas une pub., mais un vrai n° personnalisé. Break relevé dans les petites annonces en Angleterre, en 1999, et dont le propriétaire souhaitait qu'on lui fit une offre supérieure à 20.000 Livres.