

LA XK 150 DANS TOUS SES ETATS...

Il y a toujours un anniversaire à célébrer à partir du riche passé de Jaguar. Pour l'année 2025, c'est au tour de la XK150 de marquer son 68ème anniversaire dont voici un incontournable guide pour en acheter une.



Lancée en 1957, la XK150 représente la dernière évolution de la lignée originale XK. Pendant des années, on considérait la meilleure des représentantes comme étant la XK120 open two seater (Jaguar ne les a jamais appelés Roadster, et les passionnés ont finalement adopté cette terminologie américaine), et à raison surtout parce qu'elle était la première de la lignée, celle qui a les lignes les plus pures. Et les 120 incarnaient cette pureté.

Comme toujours, les dernières des évolutions des XK de cette ère étaient considérées comme fades et aux modifications trop nombreuses. La XK150 souffre pendant un certain temps de cette mauvaise image, mais le fait que la version « S » comptait trois carburateurs et sa puissance avoisinait celle de la Type E a marqué les esprits. Enfin, le moment des améliorations et de l'engouement pour le « touring » est arrivé et, soudainement, la XK150 est devenue une bonne affaire. Commençons par évoquer un élément - une XK150 peut être une voiture chère. Ne pensez pas faire une affaire avec quelques deniers lors d'une vente aux enchères - dans le monde réel des vendeurs de voitures « top » qui atteignent désormais des sommes à six chiffres. Par voitures « top », j'entends - communément une véritable S et certainement une open top. Il n'y a pratiquement rien d'intéressant à moins de 40 000 euros sauf si le propriétaire ignore tout du marché ou qu'il se retrouve contraint de vendre sa voiture - si vous en trouvez une à ce prix, bénissez-vous et n'en parlez à personne ! Il y a aussi de nombreuses voitures honnêtes disponibles à des prix raisonnables. Une impeccable 150 3.4 litres coupé est affichée à un prix quatre fois moins élevé qu'une équivalente 3.4 S open two-seater. Remettons-nous dans le contexte :

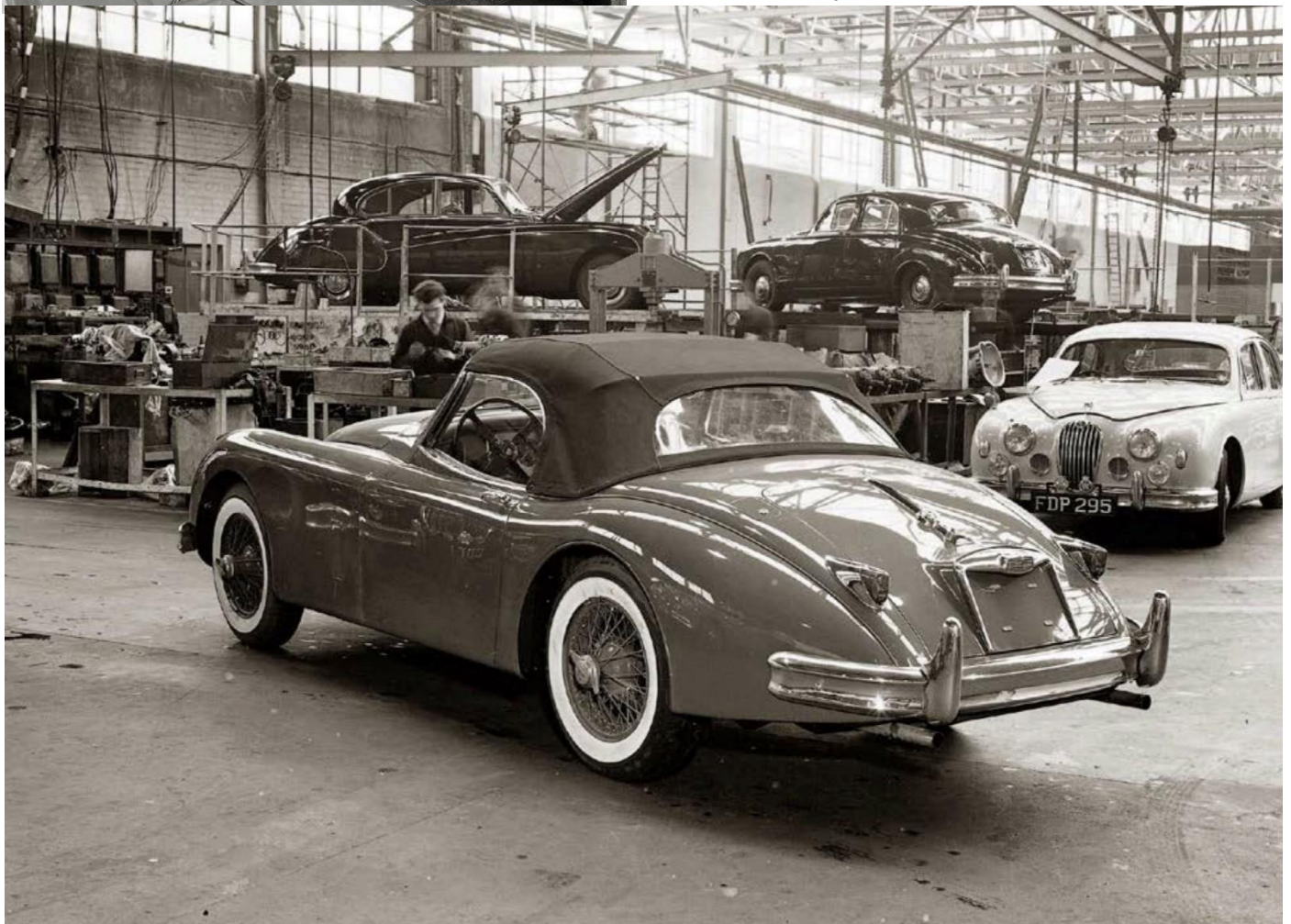




Lancée en 1957, après la fin des 140, la gamme est déconcertante. Elle démarre avec un moteur 3,4 litres et est disponible en trois carrosseries différentes : open two-seater, drop-head ou fixed-head. Pour les non-initiés, une open two-seater est simplement une biplace avec un petit espace derrière et une capote basique. Cependant, contrairement aux précédentes XK, les vitres montent et descendent avec une manivelle. Le drop-head est davantage une affaire sérieuse. Il y a des sièges minuscules à l'arrière et la capote dispose de trois couches avec un rembourrage pour séparer l'intérieur en alpaga et la toile extérieure de la capote. Pour éliminer les confusions, la 3.4 « S » est arrivée dans la gamme en février 1959, suivie en octobre de cette même année d'une version 3.8 litres en standard et en « S ». Avec une boîte automatique à trois rapports en option à la quatre vitesses/overdrive manuelle, les options étaient nombreuses et variées.



Initialement dotée de série de freins à tambour et de roues en acier, les roues à fils et les freins à disques sont des options. En réalité, une poignée de voitures standards a été vendue, les autres préférant les roues à fils et les freins à disques. La production s'est terminée en octobre 1961, la XK150 a partagé les showrooms avec la Type E qui l'a remplacée.



Une fois sa production terminée, quelques exemplaires vont être modifiés, tant d'un point de vue mécanique qu'esthétique, comme ce modèle arborant la plaque d'immatriculation 6797 N.

6797 N – break de chasse

Michael Ballard déterre l'histoire d'une fascinante conversion XK150...

Alors que j'écris ceci, les bulbes de printemps commencent à percer, et j'espère qu'au moment où vous lirez ces lignes, ils seront en pleine floraison - cela signifie que l'été arrive après des mois de morosité, et nous serons sur les routes à profiter de nos XK...

En décembre dernier, j'ai reçu la visite de mon très bon ami, Georg Donni, et de sa femme, Simone. Ils étaient en train de faire l'un de leurs courts séjours au Royaume-Uni

pour collecter des pièces pour divers projets en cours de restauration chez Donni Classic en Suisse. Comme toujours lors des visites de Georg, il essaie de voir tout le monde dans le temps le plus court possible. Cette visite ne faisait pas exception ; il est arrivé à Douvres très tôt le matin précédent et a parcouru le M20 et le M25 jusqu'au MI, puis vers le nord avant de redescendre vers les Midlands, avec une halte d'une nuit près d'Oxford, avant d'arriver chez moi dans le Hampshire à 8 heures le lendemain matin. Le but de sa visite était de récupérer des œuvres d'art historiques Jaguar de Mabileau & Company à Cheltenham que j'avais sourcées pour lui quelques mois auparavant. Georg a dit qu'il aimerait prendre un café, mais que cela devait être rapide car son prochain rendez-vous était à 08h40. Ce que je ne réalisais pas, c'est que le prochain rendez-vous était juste devant chez moi ! Georg avait demandé à M. Tony Sweeney de le rencontrer à mon adresse. À 08h40 précises, la sonnette a retenti, et c'était Tony. La raison de la rencontre entre Tony et Georg est rapidement devenue évidente. Tony avait récemment acheté une voiture très intéressante en Europe, avec laquelle Georg avait précédemment été impliqué, et il avait des pièces de rechange à lui remettre.

Tony a été invité à entrer pour un café, et en réalisant quelle voiture il avait achetée, j'ai commenté que je l'avais récemment vue à Beaulieu. Une discussion s'en est suivie, aboutissant à une invitation à rendre visite à Tony et à la voiture dans le New Forest, où il habite. La visite a eu lieu il y a quelques semaines, et ce qui suit est un historique condensé d'une Jaguar XK150 avec un passé très intéressant...

La voiture de remorquage

La voiture a commencé sa vie en tant que XK150SE 3.8 FHC de 1959, construite le 10 octobre 1959, la spécification à la construction était celle d'un 'SE' indiquée par le préfixe 'S' sur le numéro de châssis et le préfixe "VA" sur le numéro du moteur. Elle était à l'origine de couleur crème avec un intérieur rouge et a été fournie par Henly's de Manchester au premier propriétaire, M. B.G.W. Haynes. D'après les informations disponibles, la voiture a eu une utilisation normale pendant le premier propriétaire.

Elle a ensuite été vendue lors d'une vente aux enchères à Manchester au père de Bill Geldeard, qui a offert la voiture à Bill pour son 21^e anniversaire. C'est Bill qui a modernisé la voiture en spécification complète 'S', en installant les triples carburateurs, etc., et en apposant les emblèmes appropriés sur les portes. Bill a également été responsable du premier changement de couleur, passant de crème à marron opalescent. Une photo de Bill et de sa future femme Sylvia sur une plage à Abersoch, au Pays de Galles, en 1962, avant la peinture, existe - malheureusement, elle n'est pas assez bonne pour être reproduite ici. Bill a vendu la voiture car il voyait des coûts potentiels "faire surface" - ses mots.

Début 1965, avec 66 000 miles, la voiture a été vendue au troisième propriétaire, M. Douglas Hull - un homme très intéressant qui avait un garage et un atelier d'ingénierie de course. Douglas était un pilote et ingénieur bien connu et était très bien connecté avec des propriétaires et des voitures très intéressants que sa société préparait pour ces événements. Il était également connu pour ses courses de sprint et ses montées de côtes dans plusieurs



voitures différentes, y compris la course d'une ERA, qu'il possédait, rencontrant un grand succès. Pendant la propriété de Hull, la voiture a été modifiée pour améliorer ses performances, probablement pour ses courses de sprint et ses montées de côtes, mais elle était également utilisée pour remorquer des voitures de course vers et depuis les compétitions. En mai 1966, le moteur a été remplacé par un moteur de course de 3,8 E-Type complet avec un collecteur d'admission à triple carburateur. De plus, d'autres modifications ont été apportées pour améliorer la maniabilité et le freinage. À cette époque, les roues ont été remplacées par des éléments à 72 rayons venant à nouveau d'un E-type. La voiture était toujours de couleur marron opalescent à ce moment-là.



Au fur et à mesure que la voiture était de plus en plus utilisée comme voiture de remorquage, Douglas a décidé qu'il avait besoin qu'elle soit plus pratique, pour transporter du matériel de course et des outils, etc. Il a donc chargé Douglas Wilson-Spratt et sa société WSM de concevoir une conversion sur mesure pour lui. WSM était bien connu pour la conception de carrosseries légères pour les Austin Healey Sprites et 3000. Le design a été dessiné par Wilson-Spratt, gardant l'avant et les portes largement intacts, excepté pour l'adoucissement des caissons de feux latéraux. Le design incluait ensuite le remplacement de la section arrière de la voiture et l'extension de la ligne de toit avec des fenêtres latérales de pleine longueur et un hayon sur mesure. Cela permettrait d'augmenter considérablement l'espace de chargement derrière les deux sièges avant. Le design a été approuvé, et la voiture a été livrée à une société de carrosserie bien respectée qui construisait les WSM Healeys depuis quelques années - Peels de Kingston upon Thames. Les deux carrossiers chargés du travail étaient Alec Goldie et Fred Faulkner. Lorsque les modifications ont été terminées, la voiture a été repeinte en gris gunmetal et réaménagée en cuir rouge, avec des sièges sur mesure. Certaines des modifications comprenaient les unités de clignotants latéraux avant et les feux arrière MGB. Les travaux ont commencé après mars 1967, alors que Douglas participait à la réunion du Trophée Pomeroy à Silverstone les 18 et 19 de ce mois. Ils ont été achevés à temps pour la saison 1968, car le carnet de route a été modifié en "voiture de tourisme" en mars 1968. À son retour à Douglas, il a immédiatement commencé à l'utiliser pour remorquer des voitures comme l'ERA de l'hon. Patrick Lindsay, "Remus".

Espace de chargement

Douglas n'était pas satisfait que son XK sur mesure ne soit qu'une voiture de remorquage et continuait à participer à des courses de sprint et à des montées de côtes comme avant la conversion. À au moins une occasion, il a concouru contre l'ERA qu'il avait remorquée jusqu'à la course de côte de Tholt-y-Will sur l'île de Man ! C'était une journée très humide, mais les records montrent que la voiture de remorquage était plus rapide que l'ERA à cette occasion, Douglas remportant facilement l'événement. Non seulement l'XK remorquait des voitures de course vers des compétitions, mais il était également utilisé pour tirer son Gypsy Moth jusqu'à la piste lorsque Douglas allait voler. Il était un pilote passionné, ayant servi dans la RAF pendant la guerre. La voiture a connu de nombreuses années de travail acharné, devenant plutôt usée dans le processus, restant avec Douglas jusqu'à son décès en 1977. À ce moment-là, sa femme a vendu la voiture à l'un de ses amis pilotes (Bernard Harding), qui l'a gardée pendant trois ans avant de la transmettre à M. Tolhurst. On ne sait pas combien de temps il a gardé la voiture, le prochain propriétaire étant Graham R. Radcliff, de Loughton, Essex. Il a acheté la voiture parce qu'il aimait sa forme, cependant, lorsqu'il l'a conduite chez lui, il a découvert divers problèmes mécaniques, ainsi que la puissance du moteur - ce qui l'a effrayé ! Il l'a donc conduite à un entrepôt qu'il possédait à Chingford et l'a laissée dehors, garée à côté d'une Mercedes 220SE qu'il possédait également. La voiture est restée là, à pourrir tranquillement pendant environ quinze ans, période durant laquelle il a fait plusieurs tentatives pour la vendre, toutes échouant. Il a finalement engagé Martin Stavermann, un concessionnaire de voitures classiques néerlandais basé au Royaume-Uni, qui l'a transmise à un autre gentleman néerlandais nommé Peter Janssen en octobre 1996. À ce moment-là, elle était dans un très mauvais état après une décennie et demie de "stockage" en extérieur.



Comme on l'a vu dans cet article, certaines voitures ont des destins particuliers, incroyables. C'est aussi le cas de plusieurs Jaguar, pionnières des innovations en matière de freinage.

Les Jaguars du Laboratoire de Recherche Routière

D'après un article de Keith Vincent, photographies gracieusement fournies par TRL.

Jaguar a toujours été à l'avant-garde du développement des véhicules avec un accent sur "Grace, Space & Pace", le slogan de l'entreprise utilisé par William Lyons. L'entreprise a également donné la priorité à la sécurité, comme le montre le travail pionnier effectué en collaboration avec Dunlop sur le développement du frein à disque, qui a été installé pour la première fois sur des véhicules de production au milieu des années 1950. Cependant, les Jaguar ont également été utilisées dans certaines recherches au début des années 1950 comme véhicules d'essai au Laboratoire de Recherche Routière (le Laboratoire de Recherche sur les Transports et les Routes anglais devenu aujourd'hui TRL), basé à Crowthorne, Berkshire.



Le Laboratoire de Recherche Routière a été établi en 1933, et son programme initial comprenait des recherches sur la construction routière, l'utilisation des routes, le développement d'équipements de test, et des enquêtes sur les effets psychologiques sur les conducteurs. Dès le départ, le RRL a lancé un programme pour tester le risque de glissement associé à différents types de surfaces routières et l'effet de l'eau de surface sur l'adhérence des pneus. Une grande partie des tests a été effectuée dans les installations de Crowthorne, où une piste à grande vitesse était disponible. Cette recherche se poursuit encore aujourd'hui, bien que la partie piste d'essai du site ait été développée et ne soit plus utilisée. Les tests actuels pour la résistance au glissement des routes sont réalisés à l'aide de la technologie laser.

Nous acceptons tous des niveaux élevés d'adhérence des pneus comme la norme de nos jours avec des conceptions de suspension sophistiquées, des pneus larges à profil bas, et des systèmes ABS qui offrent tous un haut niveau de sécurité pour le véhicule. Mais cela n'a pas toujours été le cas. Juste après la Seconde Guerre mondiale, lorsque la plupart des voitures étaient équipées de suspensions simples, de pneus croisés étroits, et sans ABS, le risque de glissement représentait un véritable danger. Le RRL a entrepris une série de tests pour évaluer l'adhérence de différents types de surfaces routières et comment cette adhérence était affectée par l'eau de surface de différentes profondeurs. La perte d'adhérence des pneus était un facteur majeur dans les accidents de la route, en particulier par temps humide. Les vitesses des véhicules étaient désormais beaucoup plus élevées, et la densité de circulation plus importante que lors de tests similaires réalisés avant la guerre. Ce problème d'adhérence des pneus a également eu un impact sur les pistes d'aéroport, car les vitesses d'atterrissage des avions avaient également augmenté de manière spectaculaire.

Une petite remorque a été conçue pour mesurer la force de freinage et a été attachée à l'arrière d'un véhicule. C'est à ce moment que Jaguar a été impliqué.

La remorque de freinage nécessitait que celle-ci soit tractée à des vitesses élevées, au-delà de la capacité de la plupart des fabricants grand public à l'époque. En 1951, Jaguar a fourni un XK120 FHC, immatriculé HKV 455, comme véhicule de remorquage, et un document de recherche de 1953 de RRL mentionne la coopération de Jaguar Cars Ltd.

La remorque était équipée d'un pneu spécialement conçu de 15" x 4" supportant une charge de 320 lbs (145 kg) et gonflé à 20 psi. Elle était dotée d'un frein à disque actionné hydrauliquement (par le conducteur), qui créait une force de freinage mesurable par un équipement monté à l'intérieur de la voiture. Cela était quelques années avant l'introduction du frein à disque sur une voiture de production par Jaguar. Ces tests ont été effectués sur un circuit d'essai et des pistes d'aéroport en utilisant à la fois des pneus lisses et à motifs fabriqués dans le même matériau que ceux utilisés dans les pneus d'avion. Ces tests ont été réalisés à des vitesses allant jusqu'à 110 mph.



Plus tard, RRL a utilisé une XK150 FHC de 1957, immatriculée UXR 271, qui a également tracté le même modèle de remorque, tout comme une berline Mk2, immatriculée DLE 862C. La remorque a encore été utilisée dans les années 1990, tractée par une première Jaguar XJ6 berline. L'XK150 a également été utilisée pour mesurer les projections d'eau des véhicules en ayant un grand "panneau de capture" fixé à l'avant de la voiture tout en suivant une Ford Zephyr à grande vitesse sur une piste mouillée. Il existe plusieurs photographies de l'XK150 à RRL sur une période de cinq ans, pendant laquelle il a perdu ses roues en acier au profit de roues à rayons, probablement pour améliorer l'efficacité du freinage.



Une technique de test de résistance au glissement a été réalisée en utilisant une Jaguar Type E, immatriculée 163 GXR, dont le système de freinage a été modifié pour permettre de déconnecter les freins arrière, laissant le freinage effectué uniquement par les roues avant. Vous pouvez voir sur l'image jointe que les roues avant présentent trois larges marques blanches sur les pneus, afin de capturer le point où les roues se bloquent lors du tournage du test. Le test a démontré que "la valeur maximale de décélération se produit juste avant que la roue ne se bloque". Ce principe est utilisé aujourd'hui dans les systèmes ABS des véhicules à travers le monde. Les tests de l'E-Type ont été réalisés à des vitesses allant jusqu'à 120 mph.



En 1972, le directeur de l'ingénierie des véhicules chez Jaguar, R. J. (Bob) Knight, a présenté un document sur l'ABS lors d'une conférence tenue au TRRL à Crowthorne. Dans ce document, il a exposé l'historique de l'ABS, qui a été installé pour la première fois sur des avions en 1952. Il s'agissait du système Dunlop Maxaret, et Jaguar a installé ce système sur une berline Mk VII en tant qu'expérience en 1956. Cela s'est révélé très efficace mais complexe et coûteux. Le même système a été évalué sur une Type D de course, mais les avantages étaient plutôt moins significatifs que prévu en raison de l'habileté des conducteurs à utiliser le système normal. Maxaret a également été testé uniquement sur les roues arrière d'un prototype d'E-Type.



L'XK150 et la Type-E sont toujours en circulation aujourd'hui.