

QUE VEUT DIRE "SPECIAL EQUIPMENT" ?

Suivez le guide

On l'emploie parfois à tort et à travers. Souvent question est posée et souvent inexactitudes sont proférées avec assurance. Qu'appelle-t-on exactement une voiture "SE", que recouvre-t-elle en termes de spécificités et comment la reconnaît-on au numéro de châssis ?



XK 120

L'appellation "SE" n'apparaît qu'en mai 1951 avec certaines améliorations moteur et c'est un « Bulletin de Service » édité par l'Usine qui détaille ce qui fait la différence entre une voiture "S.E." et une voiture "Standard". Les éléments constitutifs sont au nombre de 11 dont 7 uniquement pour le moteur, améliorations qui font passer la puissance de 160 à 190 bhp.

1. Arbres-à-cames haute levée de 3/8"
2. Taux de Compression 8/1 et même 9/1
3. Aiguilles de Carburateurs RF (8/1) et RB (9/1)
4. Bougies NA 8
5. Echappement double
6. Volant-Moteur allégé

7. Damper spécial
8. Embrayage renforcé
9. Barres de Torsion de 1 pouce
10. Lames de ressorts renforcés
11. Garnitures de freins « Mintex » M.14

Apparaîtront également des Options dites "compétition" qui améliorent le comportement de la voiture mais qui ne sont pas caractéristiques des spécifications dites "Special Equipment" : Sièges baquets et pare-brise minimaliste Brooklands, par exemple.



Précision importante pour les possesseurs de 120 qui se piquent du respect de l'originalité : **ce n'est qu'en septembre 1952 que seront offertes les roues-fils (chromées ou peintes) avec les moyeux cannelés et les papillons (chromés) pour la fixation.**

Enfin, c'est en avril 1953 qu'est offerte la célèbre Culasse "Type-C" avec son corollaire quasi-obligé, les carburateurs H8 "Sand Cast" de 2 pouces. De très nombreuses culasses Type-C resteront néanmoins équipées des carburateurs H6 de 1¾ pouce, les H8 étant une extra-option... le « petit plus » qui fait toute la différence.

Dernière option offerte dans le cadre de l'utilisation de la voiture en compétition : la boîte de vitesses dite "Close Ratio" avec le suffixe CR.

Seul le préfixe "S" précédant le numéro de châssis indique à coup sûr qu'il s'agit d'une voiture "Special Equipment". Mais encore faut-il préciser que ce préfixe n'apparaîtra qu'en juin 1952 !

JAGUAR CARS LTD. COVENTRY, ENGLAND.							
CHASSIS No.		670056		ENGINE No.		W1108-8	
BODY No		F1079		GEARBOX No.		JH1040	
RECOMMENDED LUBRICANTS.							
ENGINE	SUMMER	VACUUM MOBILOIL A	WAKEFIELD CASTROL XL	SHELL X-100 30	ESSO ESSOLUBE 30	PRICE'S ENERGOIL 30	S.A.E. 30
	WINTER	MOBILOIL ARCTIC	CASTROLITE	X-100 20	ESSOLUBE 20	ENERGOIL 20	20
	TROPICAL	MOBILOIL B B	CASTROL XXL	X-100 40	ESSOLUBE 40	ENERGOIL 40	40
GEARBOX		MOBILOIL A	CASTROL XL	X-100 30	ESSOLUBE 30	ENERGOIL 30	30
REAR AXLE		MOBILUBE G X	CASTROL HYPOY	SPIRAX 90 EP	EXPEE COMPOUND 90	ENERGOIL EP 90	HYPOID 90
STEERING GEAR		MOBILUBE C	CASTROL D	SPIRAX C	GEAR OIL 140	ENERGOIL 140	140
WHEEL HUBS		MOBILGREASE N° 5	CASTROLLEASE WB.	RETINAX A	ESSO HIGH TEMP. GREASE	ENERGREASE N. 3.	H.M.P. GREASE
VALVE CLEARANCE (COLD)		INL.		0.006		INS. EXH. 0.008 INS.	

Les premières plaques pour XK 120 entre 1949 et janvier 1951 sont des grandes plaques en Laiton nickelé de 165 x 118 mm. Une seconde plaque est également fixée avec rappel des jeux aux soupapes.

WHEEL HUBS	MOBILGREASE N° 5	CASTROLLEASE WB.	RETINAX A	ESSO HIGH TEMP. GREASE	BELMOLINE H.M.P.	H.M.P. GREASE
VALVE CLEARANCE (COLD)		INL.		0.006		INS. EXH. 0.008 INS.

Le deuxième type de plaque pour XK 120 a diminué de format : 145 x 95 mm, au lieu de 165 x 118. Ces dimensions seront ensuite adoptées uniformément pour tous les modèles chez Jaguar. Elles sont toujours en laiton nickelé. Ce modèle sera la norme entre janvier 1951 et septembre 1952.

Le marquage des lettres et chiffres sera toujours frappé manuellement et de façon permanente avec la taille de 1/8 pouce, c'est-à-dire 3.17 mm.

JAGUAR CARS LTD. COVENTRY, ENGLAND.						
CHASSIS No.		671246		ENGINE No.		W2940-8
BODY No.		F6808		GEARBOX No.		JL2282
RECOMMENDED LUBRICANTS.						
	VACUUM	WAKEFIELD	SHELL	ESSO	PRICE'S	S.A.E.
ENGINE	SUMMER	MOBIL OIL A	CASTROL XL	X-100 30	ESSOLUBE 30	ENERGOL 30
	WINTER	MOBIL OIL ARCTIC	CASTROLITE	X-100 20	ESSOLUBE 20	ENERGOL 20
	TROPICAL	MOBIL OIL B B	CASTROL XXL	X-100 40	ESSOLUBE 40	ENERGOL 40
GEARBOX	MOBIL OIL A	CASTROL XL	X-100 30	ESSOLUBE 30	ENERGOL 30	30
REAR AXLE	MOBILUBE G X	CASTROL HYPOY	SPIRAX 90 EP	EXPEE COMPOUND 90	ENERGOL EP 90	HYPOID 90
STEERING GEAR	MOBILUBE C	CASTROL D	SPIRAX C	GEAR OIL 140	ENERGOL 140	140
WHEEL HUBS	MOBIL GREASE N° 5	CASTROL GREASE WB	RETINAX A	ESSO HIGH TEMP. GREASE	ENERG GREASE N.3.	H.M.P. GREASE
VALVE CLEARANCE (COLD)		INL.		•006	INS.	EXH. •008 INS.

JAGUAR CARS LTD. COVENTRY, ENGLAND.						
CHASSIS No.		667259		ENGINE No.		F2972-8
BODY No.		P2599		GEARBOX No.		JL22865
RECOMMENDED LUBRICANTS.						
	VACUUM	WAKEFIELD	SHELL	ESSO	PRICE'S	S.A.E.
ENGINE	SUMMER	MOBIL OIL A	CASTROL XL	X-100 30	ESSOLUBE 30	ENERGOL 30
	WINTER	MOBIL OIL ARCTIC	CASTROLITE	X-100 20	ESSOLUBE 20	ENERGOL 20
	TROPICAL	MOBIL OIL B B	CASTROL XXL	X-100 40	ESSOLUBE 40	ENERGOL 40
GEARBOX	MOBIL OIL A	CASTROL XL	X-100 30	ESSOLUBE 30	ENERGOL 30	30
REAR AXLE	MOBILUBE G X	CASTROL HYPOY	SPIRAX 90 EP	EXPEE COMPOUND 90	ENERGOL EP 90	HYPOID 90
STEERING GEAR	MOBILUBE C	CASTROL D	SPIRAX C	GEAR OIL 140	ENERGOL 140	140
WHEEL HUBS	MOBIL GREASE N° 5	CASTROL GREASE WB	RETINAX A	ESSO HIGH TEMP. GREASE	ENERG GREASE N.3.	H.M.P. GREASE
VALVE CLEARANCE (COLD) INLET		•004		INS. EXHAUST		•006 INS.

Troisième type de plaque de châssis pour les XK 120, c'est le modèle en laiton non nickelé qui sera adopté à partir d'octobre 1952 jusqu'à la fin de la carrière de la XK 120. Curiosité, on remarquera que le jeu aux soupapes d'admission n'est plus de 0.006 mais de 0.004 pouce. Même chose pour le jeu à l'échappement, il passe de 0.008 à 0.006 pouce.

Rappel :

Le préfixe **F** vaut pour les roadsters ; le préfixe **J** vaut pour les coupés ; le préfixe **P** vaut pour les cabriolets

XK 140

Quand la 140 est lancée en octobre 1954, un certain nombre de caractéristiques qui constituaient la spécificité "Special Equipment" de la 120 sont entrés dans les mœurs, comme l'arbre-à-cames haute levée. Deux types de spécifications entrent alors en jeu : les châssis ayant un préfixe "A" et les châssis un préfixe "S". L'ambiguïté vient du fait que les deux types « A » et « S » sont en fait toutes deux des voitures « Special Equipment » mais avec une différence de taille... les « S » ont une culasse Type-C et les « A », non !

“A” prefix Chassis « Special Equipment »

- Echappement double
- Roues-fils
- Antibrouillard
- Lave-glace

“S” prefix Chassis « Special Equipment »

- Toutes les caractéristiques du préfixe "A", PLUS
- Culasse "Type-C" et Damper spécial

JAGUAR CARS LTD. COVENTRY, ENGLAND.

CHASSIS No. A 810797

ENGINE No. G 1708-8

BODY N F 10808

GEARBOX N. OSL 2682 B

RECOMMENDED LUBRICANTS.

		VACUUM	WAKEFIELD	SHELL	ESSO	PRICE'S	S.A.E.
ENGINE	SUMMER	MOBIL OIL A	CASTROL XL	X - 1 0 0 3 0	ESSOLUBE 30	ENERGOL 30	30
	WINTER	MOBIL OIL ARCTIC	CASTROLITE	X - 1 0 0 2 0	ESSOLUBE 20	ENERGOL 20	20
	TROPICAL	MOBIL OIL B B	CASTROL XXL	X - 1 0 0 4 0	ESSOLUBE 40	ENERGOL 40	40
GEARBOX		MOBIL OIL A	CASTROL XL	X - 1 0 0 3 0	ESSOLUBE 30	ENERGOL 30	30
REAR AXLE		MOBILUBE G X	CASTROL HYPOY	SPIRAX 90 EP	EXPEE COMPOUND 90	ENERGOL EP 90	HYPOID 90
STEERING GEAR		MOBILUBE C	CASTROL D	SPIRAX C	GEAR OIL 140	ENERGOL 140	140
WHEEL HUBS		MOBIL GREASE N° 5	CASTROLASE V.B.	RETINAX A	ESSO HIGH TEMP. GREASE	ENERGREASE N.3	H.M.P. GREASE

VALVE CLEARANCE (COLD) INLET .004

INS. EXHAUST .006

INS.

Le standard des plaques XK 120 a été conservé tel quel sur les XK 140. Toujours le format 165 x 95 mm. Une foule de renseignements sur cette plaque : dans ce cas précis il s'agit d'un roadster conduite-à-gauche, « Special Equipment » mais sans culasse « C » et munie d'une boîte sans overdrive.

Rappel :

Le préfixe F vaut pour les roadsters

Le préfixe J vaut pour les coupés

Le préfixe P vaut pour les cabriolets

Plaque plus rare, celle qui était destinée aux XK 140 équipées d'une boîte automatique Borg Warner à trois rapports. Dans ce cas, c'est la plaque destinée à un cabriolet conduite-à-gauche avec moteur standard taux de compression de 8/1.

JAGUAR CARS LTD COVENTRY, ENGLAND

CHASSIS No818748 BWENGINE NoG8556-8

BODY NoP5194AUTOMATIC TRANSMISSION No8341

RECOMMENDED LUBRICANTS.

		VACUUM	WAKEFIELD	SHELL	ESSO	PRICE'S	S.A.E.
ENGINE	SUMMER	MOBIL OIL A	CASTROL XL	X-100 30	ESSOLUBE 30	ENERGOL 30	30
	WINTER	MOBIL OIL ARCTIC	CASTROLITE	X-100 20	ESSOLUBE 20	ENERGOL 20	20
	TROPICAL	MOBIL OIL B B	CASTROL XXL	X-100 40	ESSOLUBE 40	ENERGOL 40	40
AUTOMATIC TRANSMISSION		MOBILFLUID 200	CASTROL T.O. AUTO TRANS FLUID GRADE "A"	SHELL DONAX T.6	ESSO AUTO TRANS FLUID GRADE 55		AUTOMATIC TRANSMISSION FLUID TYPE "A"
REAR AXLE		MOBILUBE GX	CASTROL HYPOY	SPIRAX 90. EP.	EXPEE COMPOUND 90	ENERGOL E.P. 90	HYPOID 90
STEERING GEAR WHEEL HUBS		MOBILGREASE N° 5	CASTROLASE VVB	SPIRAX C	ESSO HIGH TEMP. GREASE	ENERGOL 140	H.M.P. GREASE

VALVE CLEARANCE (COLD) INLET.004INS. EXHAUST.006INS.

Sont également offertes certaines options dès 1954 :

- Porte bagages de coffre
- « Rimblishers » chromés de jante (n'a jamais existé sur la 120)
- Overdrive Laycock de Normanville
- Boîte automatique Borg-Warner à trois rapports (jamais sur roadster)



XK 150

On peut considérer sans beaucoup d'exagération que, pratiquement, toutes les XK 150 "non-S", c'est-à-dire les voitures munies de la culasse avec deux carburateurs HD6 de 1¾" sont des "Special Equipment"... car les versions de base dites Standard sont plus que rarissimes... voire introuvables... voire jamais mises en production pour certaines spécifications. Encore un mythe qui a la vie dure.

Les XK 150 « non-S », que ce soit en version 3.4 litres ou 3.8 litres, sont équipées de deux types de culasse : la Culasse "A" et la Culasse "B".

La version "STANDARD"

- Culasse "A" avec moteur 190 bhp @ 5,500 rpm
- Echappement simple
- Freins à tambours Lockheed de 12"
- Roues à voile plein
- Pas d'antibrouillard
- Pas de lave-glace

La version "SPECIAL EQUIPMENT"

- Culasse Type "B" avec moteur 210 bhp @ 5,500 rpm
- Echappement double
- Freins à disques Dunlop sur les 4 roues
- Roues-fils à fixation centrale
- Antibrouillard
- Lave-glace

La culasse "B" est une formidable culasse, peut-être la meilleure que Jaguar ait jamais conçue pour les versions 2-carburateurs. C'est une culasse qui concilie les avantages de la Type-C et les avantages de la Type "A", c'est-à-dire qu'elle est idéale pour l'obtention des courbes du couple et de la puissance. Régime relativement modéré où l'on obtient le couple maximum et puissance obtenue suivant une courbe parfaite. Une culasse incroyablement agréable pour l'utilisation routière d'une XK, grâce au couple idéalement placé. De vous à moi, mais ne le répétez pas... infiniment meilleure que la culasse Type-C, même si la réputation de celle-ci est surtout liée à la magie du verbe qui la lie aux victoires du Mans. Raison pour laquelle, elle portera sur les écussons des cache-arbres des XK 140 l'expression Type-C et non C-Type comme l'aurait voulu la langue anglaise... mais francomanie oblige avec le circuit de la Sarthe... in France.

Mais attention... quand la culasse Type-C est apparue sur la XK 120, sa « vallée » n'a jamais été peinte en rouge, elle n'a jamais eu la lettre "C" moulée dans le fond et surtout elle n'a jamais eu d'écussons sur les cache-arbres. Tout cela n'est apparu qu'avec la 140. N'en faites pas trop, Amis restaurateurs ! Vous vous exposeriez à des ricanements...



JAGUAR CARS LTD COVENTRY, ENGLAND.							
CHASSIS No.		S 837573		ENGINE No.		V 4750 - 8	
BODY No.		P 6745		GEARBOX No.		JL 41064CR	
RECOMMENDED LUBRICANTS.							
ENGINE	SUMMER	VACUUM MOBILOIL A	WAKEFIELD CASTROL XL	SHELL X - 100 30	ESSO ESSOLUBE 30	PRICE'S ENERGOIL 30	S.A.E. 30
	WINTER	MOBILOIL ARCTIC	CASTROLITE	X - 100 20	ESSOLUBE 20	ENERGOIL 20	20
	TROPICAL	MOBILOIL B B	CASTROL XXL	X - 100 40	ESSOLUBE 40	ENERGOIL 40	40
GEARBOX		MOBILOIL A	CASTROL XL	X - 100 30	ESSOLUBE 30	ENERGOIL 30	30
REAR AXLE		MOBILUBE G X	CASTROL HYPOY	SPIRAX 90 EP	EXPEE COMPOUND 90	ENERGOIL EP 90	HYPOID 90
STEERING GEAR		MOBILUBE C	CASTROL D	SPIRAX C	GEAR OIL 140	ENERGOIL 140	140
WHEEL HUBS		MOBILGREASE N° 5	CASTROLLEASE WB	RETINAX A	ESSO HIGH TEMP. GREASE	ENERGREASE N. 3.	H.M.P. GREASE
VALVE CLEARANCE (COLD)		INL.	004	INS.	EXH.	006	INS.

Le standard des plaques XK 140 a été conservé en l'état sur les XK 150 mais le laiton a été remplacé par l'aluminium. Ce cabriolet conduite-à-gauche « Special Equipment » est équipé d'un moteur à culasse « B », taux de compression de 8/1 et deux carburateurs de 1¾ pouce, d'un moteur de 3.4 litres et d'une boîte de vitesses sans overdrive mais... avec la rare option « Close Ratio » prévue en principe pour un usage compétition. Voir le suffixe « CR » après le numéro de série.

Rappel :

Le préfixe **F** vaut pour les roadsters

Le préfixe **J** vaut pour les coupés

Le préfixe **P** vaut pour les cabriolets

La plaque des rares et aristocratiques versions type « S » à culasse « Straight Port » et trois carburateurs SU de 2 pouces. Le préfixe du numéro de châssis commence par un T. Seules les toutes premières versions « S » seront identifiées par un préfixe « S ». Dans ce cas particulier, c'est un roadster conduite-à-gauche, moteur 3,4 litres avec taux de compression de 9/1, boîte avec overdrive.

JAGUAR CARS LTD COVENTRY, ENGLAND.							
CHASSIS No.		T832082DN		ENGINE No.		VS2949 - 9	
BODY No.		F 13008		GEARBOX No.		JLS 23892	
RECOMMENDED LUBRICANTS.							
ENGINE	SUMMER	VACUUM MOBILOIL A	WAKEFIELD CASTROL XL	SHELL X - 100 30	ESSO ESSOLUBE 30	PRICE'S ENERGOIL 30	S.A.E. 30
	WINTER	MOBILOIL ARCTIC	CASTROLITE	X - 100 20	ESSOLUBE 20	ENERGOIL 20	20
	TROPICAL	MOBILOIL B B	CASTROL XXL	X - 100 40	ESSOLUBE 40	ENERGOIL 40	40
GEARBOX		MOBILOIL A	CASTROL XL	X - 100 30	ESSOLUBE 30	ENERGOIL 30	30
REAR AXLE		MOBILUBE G X	CASTROL HYPOY	SPIRAX 90 EP	EXPEE COMPOUND 90	ENERGOIL EP 90	HYPOID 90
STEERING GEAR		MOBILUBE C	CASTROL D	SPIRAX C	GEAR OIL 140	ENERGOIL 140	140
WHEEL HUBS		MOBILGREASE N° 5	CASTROLLEASE WB	RETINAX A	ESSO HIGH TEMP. GREASE	ENERGREASE N. 3.	H.M.P. GREASE
VALVE CLEARANCE (COLD)		INL.	004	INS.	EXH.	006	INS.

On comprend aisément que la version dite "standard" n'ait pas beaucoup excité les clients et soit resté à l'état de papier... donc purement théorique. Qui aurait pu commander une XK 150 avec freins à tambours en 1957 ?



En revanche, on connaît quelques voitures équipées en roues pleines et culasse "A" mais ce sont là de vraies raretés.

Bernard Viart