

JAGUAR XK150 3.8 S FASTBACK 1960

Le 9 septembre 2017, Bonhams proposait aux enchères à l'occasion de sa vente de Goodwood, une Jaguar XK150 pas tout à fait comme les autres. Une 3.8 litres S Chassis n° T825146/DN carrossée en fastback adjudagée pour 113 000 livres.



Cette XK150S est la célèbre « Hartin Fastback », commandée par son premier propriétaire en 1962. Coupé d'origine, la voiture a été livrée neuve par le garage Cooden Beach à Bexhill-on-Sea dans le Sussex, et immatriculée par leurs soins le 3 mars 1960. Cooden était un concessionnaire agréé Jaguar, qui a vendu la voiture avec un kilométrage de moins de 300 km le 7 mars 1960 à M. A. E. Richardson, résidant au 679 London Road à Thornton Heath dans le Surrey.



Eric Richardson semble avoir été un associé senior du cabinet d'avocats Clutton, Moore & Lavington, dont les bureaux étaient à l'adresse de Thornton Heath. Des recherches ont révélé qu'il avait de la famille à Durham, qu'il y voyageait et revenait la plupart des week-ends. Dans sa lettre à Jaguar Cars du 22 mars 1960, M. Richardson indique qu'il parcourait habituellement près de 1 000 miles en un week-end — et ce, avant l'existence du réseau autoroutier ! Il a sans aucun doute accumulé un kilométrage très élevé avec cette voiture. Les dossiers d'entretien montrent que le total du kilométrage est passé à 17 000 miles le 28 septembre 1960 ; à 61 600 miles le 20 avril 1962 ; et à 77 500 miles le 27 février 1963.

Eric Richardson a clairement choisi la XK150S avec de grandes attentes, étant l'une des voitures de sport les plus rapides de son époque, avec un temps de 0-100 km/h inférieur à 8 secondes et une vitesse maximale de plus de 216 km/h. Ne se contentant pas de ces performances, il a écrit à Jaguar Cars, moins d'une semaine après la livraison, pour demander des informations concernant la vitesse maximale atteignable, le régime moteur maximum utilisable, si un compteur avec une lecture supérieure était disponible, quelles autres valeurs de rapports différentiels pouvaient être installées, etc.



La réponse de Jaguar est amusante à lire, car ils pensaient apparemment que la voiture était déjà suffisamment rapide en version standard. Cependant, sans se laisser décourager, il a écrit à nouveau le 22 mars au responsable du service technique à Coventry, demandant plus d'informations et insistant sur le fait qu'il aurait besoin d'un compteur avec une lecture plus élevée.

M. Richardson semble avoir réussi à obtenir encore plus de vitesse de la voiture, car plus tard il a contacté Jaguar pour leur dire que la voiture avait besoin d'un compteur encore plus haut, il parvenait alors à faire dépasser l'aiguille du compteur ! Finalement, ils ont réussi à lui fournir un compteur utilisé sur les D-Types, calibré jusqu'à 200 mph. Il a été installé le 14 mai 1962, après que la voiture a eu parcouru environ 63 000 miles en un peu plus de deux ans, et il est toujours en place aujourd'hui. Jaguar a également fourni un différentiel final à rapport plus élevé (2,88:1). En 1964, le moteur, usé, a été remplacé par un moteur VAS 3,8 litres, conforme à la spécification d'origine.



La conversion en configuration fastback a été réalisée pour pouvoir conserver la voiture pendant que le jeune fils de M. Richardson grandissait. Apparemment, il était devenu trop grand pour s'asseoir à l'arrière du modèle standard XK150S FHC lors des trajets vers Durham et retour. Plutôt que de vendre la voiture, M. Richardson a mandaté Leonard et Ron Hartin pour concevoir une conversion, s'inspirant des hardtops Ashley montés sur des Sunbeam Alpines et des Aston Martins de l'époque. Basée à Hanwell, dans l'ouest de Londres, L&R Hartin Panels Ltd a commencé comme des carrossiers industriels, avant de se lancer dans la fabrication de carrosseries pour Cooper Cars, un contrat qui les a amenés à fabriquer des carrosseries pour Lotus (y compris la voiture gagnante des Indianapolis 500 pilotée par Jim Clark) et McLaren.

La conversion a été réalisée selon les normes les plus strictes, en utilisant de l'aluminium, et les ailes avant ont également été redessinées, avec les feux de position intégrés aux feux de signalisation avant. Le résultat final est, sans doute, un coupé à toit fixe beaucoup plus esthétique, avec plus d'espace pour la tête à l'arrière et un coffre encore de proportions satisfaisantes.



Vendu par Richardson, puis par plusieurs propriétaires, « RPM 935 » a été acheté par l'actuel propriétaire lors de la vente aux enchères de Brooks à Castle Donington en février 1990.

La XK était dans un état très délabré, nécessitant une restauration lente et longue qui a duré près de quatre ans. De nombreuses pièces ont dû être fabriquées sur-mesure, notamment la vitre arrière et le garnissage arrière.

Moins de 200 XK150S coupés ont été produits, la question s'est alors posée de savoir s'il fallait le remettre à l'état d'origine ou conserver la carrosserie modifiée.

Après consultation de nombreux experts et historiens de Jaguar (dont Doug Nye de Bonhams), il a été décidé de suivre les dessins et les souhaits du propriétaire d'origine, en conservant l'esprit de cette voiture unique. À mi-parcours de la restauration, il a été décidé de préparer « RPM 935 » pour une utilisation en compétition légère, afin de profiter du nombre croissant d'événements pour voitures de collection. À cette fin, le châssis a été renforcé et soudé par points, un arceau de sécurité et des sièges de compétition ont été installés, et la puissance du moteur augmentée grâce à l'installation de triples carburateurs Weber, de pistons et d'un arbre à cames de compétition, entre autres modifications. « RPM 935 » a été terminé deux jours avant le début du rallye « Lands End to John O'Groats » en 1994, et a terminé l'épreuve sans problème.



Depuis lors, le coupé Hartin Fastback a figuré dans de nombreuses publications, notamment *Thoroughbred & Classic Cars* (octobre 1995), *Jag Mag* (décembre 1995), *XK Gazette* (mai 1998) et *Jaguar World Magazine* (novembre 2009). Il a continué à être entretenu et amélioré par Cambridge Motorsport, avec l'apport supplémentaire de spécialistes de la marque, CKL Developments (factures disponibles). En 2017, JD Classics a restauré la 150S à un niveau exemplaire. Dans sa configuration actuelle, « RPM 935 » possède un moteur préparé par Mass Racing, des triples carburateurs SU, une boîte de vitesses à cinq rapports Borg-Warner T5, un radiateur en alliage et un refroidisseur d'huile, des freins à quatre pistons Coopercraft avec disques ventilés à l'avant, des freins à disque XJ6 à l'arrière, un servo-frein à dépression, des amortisseurs réglables et des roues à rayons d'Aston Martin DB6.

En résumé, Tony Dron, alors rédacteur en chef de *Thoroughbred & Classic Cars* et pilote de compétition renommé, a déclaré lors de son essai routier du Hartin Fastback : « ***C'est une voiture unique qui, en tant que conversion de l'époque, occupe une place dans l'histoire de l'XK150 et permet à son propriétaire très enthousiaste de s'amuser énormément.*** »



Arnaud de Clercq avec la complicité de Toby Wilson de Bonhams Cars