

Jaguar XK 150 3.4 Roadster Le bonheur est anglais

Ultime évolution de la série XK apparue en 1948, la XK 150 roadster est une des plus rares et des plus recherchées. Un galop d'essai en Ile de France par une belle journée ensoleillée nous a laissé un large sourire aux lèvres...



11 images sur 11 - Cliquez sur une image pour afficher le zoom.

Après presque une décennie de production, la XK devient 150. Bien qu'elle conserve le châssis de la 140, les évolutions techniques n'en sont pas moins réelles : notamment l'apparition des freins à disques, une révolution pour l'époque. Essayés avec succès sur les Type D victorieuses au Mans, réduisant considérablement le "fading" des freins, cette option ainsi qu'une puissance moteur atteignant 265 ch sur les XK 150S 3.8 et l'overdrive permettant de réduire le régime du moteur en vitesse de croisière, contribuaient à prolonger la vie de cette série qui avait à lutter contre la BMW 507 et la Mercedes 300 SL sur le marché américain.

C'est justement ce qui a conduit Jaguar à repositionner la XK vers plus de confort et de sophistication en remaniant sa carrosserie. Le directeur du style, Bill Lyons, lui-même, s'est contenté de remonter la ligne de caisse au niveau des portières, ce qui a réduit d'autant le galbe des ailes, d'élargir la calandre afin sans doute d'améliorer le refroidissement, de lui donner un pare-brise semi-panoramique à la mode et de rehausser le pavillon, ce qui a permis d'accroître sensiblement l'habitabilité du coupé. Et ce, au grand dam de nombreux collectionneurs qui ont longtemps boudé la 150 jusque très récemment. Elle reste pourtant la plus vendue des XK.



C.R. Ghislain Balemboy

une succession de détails raffinés viennent ravir l'oeil de l'esthète: le dessin des longue-portées Lucas, l'arrondi de ses vitres latérales rehaussées de laiton chromé, la qualité de la sellerie en cuir Conolly rouge, ou le graphisme des compteurs Smith.

S'adressant à une clientèle plus "mûre" que celle de l'XK 120, le Roadster 150 compense sa moindre pureté de ligne par une nette amélioration de son confort de par son équipement. Son capotage et ses vitres remontantes le rapprochent plus d'un cabriolet, XK 150 par exemple, que d'un roadster pur et dur. Il n'y a que l'aspect massif des pare-chocs enveloppants, sans doute dictés par les services commerciaux en vue du marché américain, qui viennent alourdir un peu l'ensemble.



C.R. Ghislain Balemboy

surmonté d'un petit pommeau en bakélite, d'une grande élégance. La première rentre sans trop de difficulté, à l'arrêt du moins. Cette boîte Moss n'est pas aussi récalcitrante qu'on le dit. J'accélère doucement: l'auto décolle avec souplesse, seconde, j'enchaîne jusqu'à la quatrième, afin de profiter au plus vite du couple abondant.

Je me laisse ensuite bercer par le ronronnement du 3,4 litres qui efface les côtes d'un coup d'accélérateur. L'air estival fouette doucement mon visage, les turbulences étant plutôt légères. Freinage: les disques font leur travail, tout en réclamant une poussée bien plus franche qu'une auto moderne. Premier virage: bien que manquant de précision au point milieu, la direction permet de virer franchement, n'étant ni trop démultipliée, ni lourde à manier. L'ensemble vire sans roulis excessif, le sous-virage se transformant progressivement en sur-virage. Une belle ligne droite, j'accélère franchement, le couple fait tout le travail et l'auto bondit en avant, jusqu'à atteindre une vitesse invouable... qui me sera confirmée plus tard par le chauffeur de notre Mercedes de fonction. Pourtant, l'auto est restée stable, les bruits de vent et du moteur ne trahissant pas les performances atteintes.

Au final, la XK 150 ne saurait être comparée à la XK 120, plus légère et plus sportive dans son exécution, mais plutôt aux BMW 507 ou Mercedes 300 SL Roadster citées plus haut, qui avaient elles mêmes subi un embourgeoisement comparable. Sa facilité de conduite, son habitabilité et son confort en font un engin idéal pour sillonner la France à bonne allure, d'une halte gastronomique à l'autre. Alors, enfiler vos mocassins italiens, ressortez vos Wayfarer et votre vieux Guide Michelin, et en route!

Charles Le Menestrel

V12 GT

L'émotion automobile

Photographe : Ghislain Balemboy

Merci à Charles Collin de chez Cecil Cars à Arpajon pour sa disponibilité et la confiance qu'il nous a témoigné en nous confiant cette magnifique XK 150 3.4

Appréhender une XK 150 ne peut se faire à la manière d'une XK 120, qui vous fait succomber instantanément par sa beauté fatale. Ici, point de coup de foudre, mais une plastique qui vous envoûte petit à petit. L'ensemble se révèle à la lumière du jour: il se dégage de ses formes une élégance, un équilibre et une harmonie qui font que l'on ne peut s'empêcher de tomber sous son charme. De plus,

Un habitacle spacieux, des sièges moelleux, une position de conduite sans surprise, de grands compteurs parfaitement lisibles, bref, une ergonomie simple mais efficace : l'on se sent tout de suite à l'aise après être monté à bord. Le moteur XK démarre au quart de tour : question fiabilité, rien ne vaut une voiture entretenue, anglaise ou pas! Je débraye, j'attrape le petit levier de vitesses