

Les mêmes causes engendrent souvent les mêmes effets chez Jaguar : celles que l'on croit tout juste bonnes à jouer les « bouche-trou » parviennent généralement à se faire une place au soleil. De là à en conclure que les Jaguar retombent toujours sur leurs (6) pattes... Tel est bien le cas de la série XK 150, qui s'est installée dans la légende en arguant du principe qu'il n'y a jamais de fumée sans feu...

### EN AVANCE D'UNE GAMME

**S**i William Lyons avait eu les moyens de ses ambitions, l'histoire à Brown's Lane aurait sans doute connu un tout autre développement. Et nous en serions encore sous le choc : la « type E » serait peut-être apparue dès 1958 ; la type « S » aurait sans doute succédé directement à la « MK1 » (ainsi dénommée par référence à la « MK2 ») tandis que la « XJS » aurait pu être lancée avant la fin des années 60...

C'est un fait que le très dynamique fondateur de Jaguar fut toujours en avance d'au moins une gamme sur sa clientèle et l'on ne compte plus les séries « intérimaires » qui ont assuré d'une génération à l'autre, la nécessaire jonction historique.

Les amateurs de la marque, généralement, n'y ont vu que du feu et l'intérim se révéla presque toujours salubre, comme le démontre le succès commercial de la « MK V », de la « MK2 » et de bien d'autres Jaguar à vocation transitoire...

L'« XK 150 » n'eut certes pas d'autres rôles mais ce n'est pas le moindre de ses mérites que d'avoir offert à la firme un appréciable répit, sans pour autant apparaître comme une « fin de race » hâtivement remaquillée. Car on est loin du « show-car » mal dégrossi découvert à Earl's Court, en octobre 1948. Ce dernier avait d'ailleurs fait des petits, depuis lors : plus de 12.000 « 120 » et 8.800 « 140 » étaient parties à l'assaut du marché, en imposant leur style et leurs performances. Entre les « Sports-Cars » de petite cylindrée (du genre de la MG « TD ») et les aristocratiques « Grand-Tourisme » naissantes (du style de l'Aston Martin « DB2 »), elles avaient comblé un gouffre insondable pour le plus grand profit des amateurs de miracles. Le mot n'est pas trop fort ; en effet : à moins de 1500 £ (taxes comprises), les premières « XK » ne pouvaient guère prêter le flanc à la critique ; à moins de faire preuve d'une incommensurable mesquinerie... A une époque où une bonne « voiture de sport » pouvait prétendre à l'estime de ses contemporains dès lors qu'elle atteignait au moins les 100 MPH « réglementaires » (soit 160 km/h, la fameuse « Ton » chère aux Anglais) une « XK 120 » de série tangentait déjà les 195 km/h, ce qui la plaçait très au-dessus de la mêlée, au début des années cinquante.

▢ Cabriolet XK 150 : les modifications esthétiques ont été nombreuses par rapport à la série « 140 ». Mais la firme s'en est sortie à bon compte.



Cabriolet XK 150 : les formes se sont adoucies et le nouveau pare-brise panoramique d'une seule pièce contribue à moderniser la silhouette.



Née du hasard autant que de la nécessité, cette série s'imposa finalement comme une fructueuse opération commerciale, après n'avoir été qu'un extraordinaire « coup de bluff » destiné à retenir l'attention du public. Si la conception générale du prototype de 1948 relevait objectivement d'un cocktail d'idées nouvelles et de solutions éprouvées, l'ensemble apparut néanmoins d'une singulière homogénéité quand il fut convenu de lancer une petite série dérivée pour répondre aux vœux de quelques amateurs enthousiastes. William Lyons n'y croyait pas vraiment, à l'origine. L'avenir de sa gamme de « Saloons » le préoccupait alors davantage. Mais la clientèle devait en décider autrement. Avec pragmatisme, Lyons résolut d'adapter son programme de production en conséquence. Il n'eut pas à le regretter...

### VICTOIRE SUR TOUS LES FRONTS

L'XK 150 est présentée en mai 1957 (en coupé et cabriolet). Comme si de rien n'était. 3 mois plus tôt, pourtant, l'usine était la proie des flammes et bien des projets en cours sont littéralement partis en fumée. La série « 140 » apparue en octobre 1954 aurait peut-être pu être prolongée quelques mois encore, car son niveau de diffusion demeurait tout à fait honorable. Et elle n'était pas davantage surclassée en performances, tout au moins sur son marché. Mais Sir Lyons n'est pas du genre à laisser le destin peser sur ses décisions. La « 140 » a fait son temps, selon lui et il importe de faire profiter

au plus tôt la gamme « XK » des retombées promotionnelles résultant des victoires répétées de la marque en compétition.

Depuis le début des années 50, la firme est, d'ailleurs, allée de succès en succès sur tous les fronts. Sa gamme de Saloons (qui s'est enrichie en 1955 d'une nouvelle berline de catégorie moyenne à moteur 2,4 litres) connaît un essor significatif sur les marchés étrangers ; il en va de même pour ses modèles « Sport », qui demeurent sans concurrence dans leur classe de prix. Et dans les championnats mondiaux, les Jaguar « C » et « D » ont apporté à la marque une notoriété qui dépasse de très loin ses capacités de production... Il n'a fallu à Sir Lyons que quelques courtes années pour parvenir à asseoir la réputation internationale de la marque (on ne saurait, en effet, oublier qu'avant la seconde guerre, les « SS » Jaguar n'étaient guère connues en dehors du Royaume-Uni).

La partie n'a pourtant pas été facile à jouer. Mercedes, Ferrari, Cunningham (parmi d'autres) se sont tour à tour, mêlés à la lutte au sommet, ce qui donne encore plus de saveur aux succès de Jaguar.

Conséquence logique, la firme de Brown's Lane est désormais condamnée à ne pas laisser la pression retomber.

Dès 1956, Lyons a d'ailleurs envisagé une succession très ambitieuse pour sa gamme Sport. Différentes études sont menées à l'époque qui aboutiront, bien plus tard, à la « type E ». Entre temps, la XK « SS » aura au moins démontré que la firme ne s'est pas enfermée dans ses habitudes, même s'il ne s'est agi, à l'origine, que d'accommoder à un usage routier les quelques type « D », laissés pour compte, dans l'esprit de la fameuse « OKV 1 », transformée en roadster « toutes saisons » par Duncan Hamilton.

L'incendie de février 1957 est venu mettre un terme fâcheux à cette « expérience » ; mais si la « XK SS » ne fut jamais destinée, sous sa forme initiale, à connaître un avenir en grande série, sa structure monocoque, ses 4 roues indépendantes, son esthétique radicale et ses performances très élevées vont au moins nourrir utilement la réflexion des têtes pensantes de la firme...

En attendant, il faut bien se résoudre à réactualiser la série « 140 » et commercialiser enfin ces fameux freins à disque que la clientèle attend depuis si longtemps.

Étudiée en quelques mois seulement, l'« XK 150 » arrivera à point nommé pour redorer le blason de la gamme « Sport ». L'évolution apparaît plus profonde qu'on ne pouvait l'escompter. Différente à l'extérieur comme à l'intérieur, la nouvelle « XK » parvient encore à créer une certaine surprise.

Mais il convient de ne pas s'arrêter aux seules apparences. L'argument essentiel de la XK150 réside bien plutôt dans ses 4 freins à disque (la « DS 19 », dévoilée en octobre 1955, n'en propose que deux) facturés en option, il est vrai, mais rares seront les clients qui auront la mauvaise idée de refuser le supplément demandé...

Depuis les premiers essais de 1951, la firme Dunlop (initiatrice de cette technique) a pu largement mettre à profit l'expérience acquise en compétition par les Jaguar « C » et « D ». En étroite collaboration avec Jaguar, l'adaptation du système à la grande série a été menée dans des délais plutôt rapides. De l'avis de tous, il s'agit là de l'innovation majeure de toute la décennie et si Citroën a chronologiquement brûlé les étapes, Jaguar a au moins repris l'avantage en doublant la mise, en quelque sorte...

## UNE NOUVELLE APPARENCE

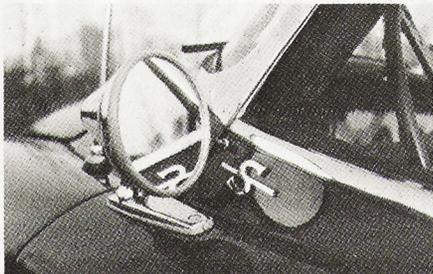
C'est bien naturel, la firme axera l'essentiel de sa campagne publicitaire de lancement



Cabriolet XK 150 : la plaque d'immatriculation est désormais fixée sur le panneau de coffre et non plus au centre du pare-chocs.



Quelques Jaguar « Spéciales » (au 1<sup>er</sup> plan une « XK » à carrosserie Ghia) du Musée de Roland Urban : il y a beaucoup à voir pour les amateurs de la marque.



Roadster XK 150 « S » : les « 150 » équipées d'une culasse « Straight Port » sont identifiables au script « S » figurant sur les portières.

sur ce nouveau système (associé à une servo-assistance Lockheed). Mais la « 150 » a encore bien d'autres atouts dans son jeu. Si sa carrosserie conserve un air de famille certain avec la « 140 », les modifications esthétiques intervenues contribuent ainsi à lui donner une apparence beaucoup plus moderne que naguère. Les ailes plus enveloppantes ont perdu un peu de leur volume dans l'opération. La ligne générale paraît plus douce et se rapproche maintenant davantage de celle de la berline 3,4 litres (MK1), lancée au début de l'année 1957, dont sont également inspirés la nouvelle calandre, plus large (et munie de barres verticales moins épaisses) et le pare-chocs avant, creusé en sa partie centrale. Le capot accompagne le mouvement en débordant plus nettement sur les flancs ; quant au nouveau pare-brise panoramique, il s'intègre harmonieusement à l'ensemble tout en allégeant sensiblement la silhouette.

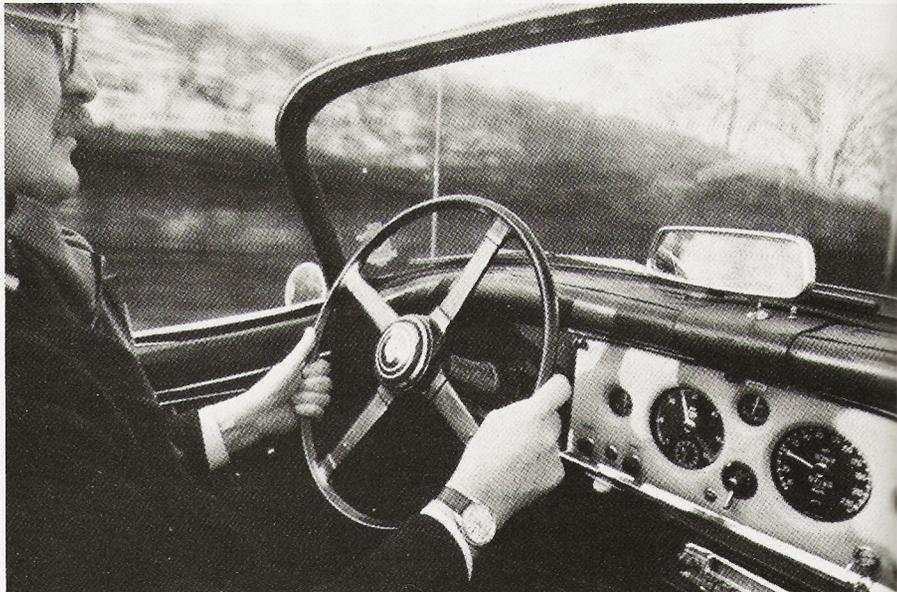
L'habitacle a gagné quelques centimètres en largeur (grâce à un amincissement correspondant des ailes) et il a lui aussi reçu un certain nombre de modifications. Les boiseries qui bordaient jusqu'alors la partie supérieure des contreportes et les entourages du pare-brise ont disparu dans la tourmente. Le tableau de bord (redessiné et pourvu d'un rembourrage supérieur) a également abandonné la ronce de noyer au profit d'un revêtement tout cuir (la firme avait incidemment songé à une plaque d'aluminium guilloché pour garnir la partie centrale regroupant les différents compteurs ; c'est, en fait, la « type E » qui en profitera la première).

Sur le plan mécanique (à l'exception des freins à disque), peu de changements sont à signaler : « l'XK 150 » est toujours offerte, dans sa version standard avec le 6 cylindres 3,4 litres de 190 chevaux hérité de la « 140 » de base ; en option, le modèle peut recevoir un nouveau groupe (à culasse modifiée, du type « B »), délivrant, comme les 3,4 litres à culasse « C », 210 chevaux, le couple maximum étant obtenu au régime plus favorable de 3.000 t/mn (1000 de moins que les variantes « C »). Conçue pour équiper les « Saloons » de la marque, cette nouvelle option garantit une meilleure souplesse et un rendement au moins équivalent à celui des anciennes 140 « C ».

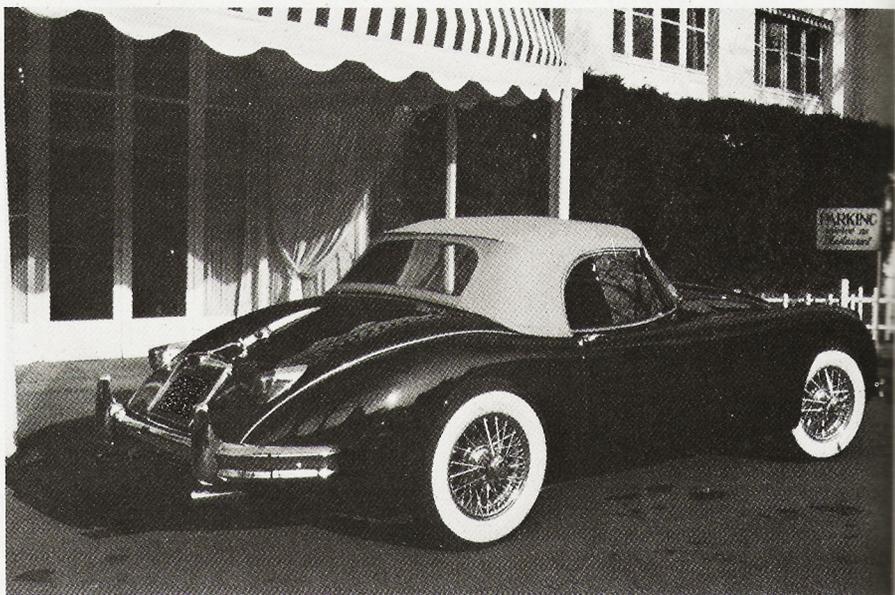
Les 3 types de transmission proposés sur la gamme précédente (4 vitesses manuelles ; 4 vitesses plus overdrive ou boîte automatique Borg-Warner à 3 rapports) restent inscrits au programme. Le châssis, les suspensions et la direction sont également repris des anciennes « 140 ».

On le voit donc, l'évolution technique se révèle des plus limitées. Mais la « 150 » entre en scène à un bien mauvais moment pour la firme qui a dû parer au plus urgent depuis l'incendie de février.

Dans l'immédiat, la nouvelle série n'est d'ailleurs disponible qu'en deux variantes de carrosserie : coupé et cabriolet. La sortie du classique « Roadster » (dénomination officielle : « Open Two Seater ») a été provisoirement retardée. Deux niveaux d'équipe-



Roadster XK 150 « S » : une stricte deux places, comme l'indique sa dénomination usinée « open two seater ». Mais on a pensé aux vitres descendantes.



Roadster XK 150 « S » : la forme et les formes...



Jaguar « Type E » : 13 ans après la « 120 », le même effet de choc. William Lyons a encore frappé...

ment sont toujours au catalogue : standard et « SE » (pour « Spécial équipement »).

En pratique, la quasi-totalité des « 150 » commercialisées seront équipées de roues « fil » et de freins à disque, le supplément demandé n'étant pas vraiment dissuasif. En dépit d'une légère augmentation de poids, la nouvelle série revendique de meilleures accélérations (à puissance égale), tandis que la vitesse de pointe accuse une faible diminution (de l'ordre de 4 à 5 MPH).

Sur la version 210 chevaux, les 400 m d.a. sont abattus en moins de 17", les 160

chronos étant atteints depuis l'arrêt en 25 secondes à peine ; la vitesse maximale se situant un peu au-dessus de 200 km/h.

En 1957, ces prestations demeurent tout à fait d'actualité, même si la concurrence s'est un peu réveillée depuis les débuts du moteur « XK ».

Mais la presse spécialisée ne critiquera guère cette relative stagnation des performances : le nouveau groupe à culasse « B » offre, en effet, un bien meilleur agrément à moyen régime et il paraît autrement mieux adapté à un usage touristique que l'ancien XK « C ».



XK 150 Roadster dans le cadre prestigieux du Pré-Catelan chez Lenôtre.

Comme on pouvait l'escompter, ce sont évidemment les freins à disque de la nouvelle génération qui figurent au premier plan des éloges journalistiques de l'époque.

Grâce à leur action très efficace, la « 150 » a repris l'avantage sur la concurrence. La série XK était déjà réputée pour ses excellentes performances. La « 3<sup>e</sup> génération » revendique, en plus, un niveau de sécurité active, qui prendra aussi valeur de référence. Certes, le modèle requiert toujours une certaine habitude à grande vitesse, mais les freinages « en catastrophe » sont désormais relégués au rang des souvenirs.

9 ans après les premiers tours de roue de la « 120 », la « 150 » conserve donc toutes ses chances sur le marché de la « voiture de sport » ; d'autant que son prix de vente n'a que modérément progressé. A moins de 2.000 livres, la nouvelle Jaguar ne fait assurément pas payer cher ses améliorations ; et aucune autre firme ne peut encore lui opposer de modèle à sa mesure, dans cette catégorie de prix.

La série semble encore avoir de beaux jours devant elle. Heureusement, pour William Lyons qui a besoin de gagner du temps...

### LE ROADSTER SE CIVILISE

La nouvelle gamme XK ne sera pas figée dans son évolution. Comme on l'espérait, le roadster réapparaît au catalogue, et ce, dès le mois de mars 1958. Les lignes rénovées de la « 150 » s'accroissent parfaitement de ce style de carrosserie. La nouvelle version est offerte avec un habitacle plus soigné que naguère et elle est, en outre, livrée avec des vitres latérales descendantes (et non plus amovibles). D'apparence agressive, avec sa capote surbaissée et sa poupe plus enveloppante, le roadster « 150 » ne trahit en rien l'esprit des premières « 120 », même s'il se révèle un peu plus « civilisé », à l'usage.

Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si la firme profite du lancement de cette version pour introduire son 1<sup>er</sup> 6 cylindres XK de série à culasse dite « Straight Port » (soit à « orifices directs ») et alimenté par 3 carburateurs à 2 pouces. La puissance ressort (toujours pour une cylindrée de 3,4 litres) à quelque 253 chevaux au régime tranquille de 5.500 t/mn. Par rapport au 3,4 litres « B », 40 chevaux ont ainsi été gagnés, dans l'opération. Harry Weslake a signé son œuvre. Pour en arriver à ce niveau fort respectable (la puissance au litre dépasse les 70 chevaux), le groupe de série a été profondément remanié dans sa partie haute, garantissant un remplissage plus homogène des cylindres (le taux de compression a, par ailleurs, été relevé de 8 à 9), les 3 carburateurs étant, quant à eux, gavés par 2 pompes électriques.

Dans une première phase, ce nouveau groupe sera exclusivement livrable sur le roadster (et référencé comme variante 3,4 « S »), ce mariage formant un cocktail franchement explosif. Les 400 m d.a. sont, cette fois, arrachés en à peine plus de 15" et la vitesse maxi s'établit à près de 220 km/h... Si l'embrayage a été renforcé, sur cette version, les freins ne subissent pour leur part aucune modification significative (on a seulement pensé à améliorer le



Cabriolet XK 140 : plus proche de la « 120 » que de la « 150 ».

système de changement des plaquettes). Il est vrai que l'accroissement des performances ne remet nullement en cause leur efficacité.

Les inconditionnels de la marque peuvent s'estimer comblés. La firme, en commercialisant cette nouvelle variante du « XK » démontre qu'elle a complètement digéré ses difficultés de l'année passée (mais il n'y a pas eu que des mauvaises surprises en 1957 : une « D » engagée par l'écurie écossaise et pilotée par Flockhart et Bueb a ainsi rapporté à la marque sa 5<sup>e</sup> et dernière victoire au Mans).

### L'ART DE FINIR EN BEAUTE

En vue de répondre à la demande du marché, l'option « S » sera étendue aux autres modèles de la gamme dès le printemps 1959. Les versions ainsi commercialisées (une lettre « S » stylisée, apposée sur la portière permet de les identifier extérieurement) pourront sur

demande être livrées avec un différentiel autobloquant bien utile, compte tenu des contraintes endurées par le brave essieu rigide quasiment inchangé depuis la « 120 ». A la fin de cette même année 1959, la gamme XK 150 connaît une nouvelle évolution. Le 3,8 litres introduit l'année précédente sur la berline MKIX a trouvé une place toute naturelle sous le capot des modèles « Sport ».

4 variantes de moteurs sont désormais offertes dans cette série : le 3,4 litres à culasse « B », délivrant 210 chevaux (SAE) ; le 3,4 litres « S » donnant 253 chevaux (SAE) ; le 3,8 litres à culasse « B » de 220 chevaux (SAE) ; le 3,8 litres « S » à culasse « Straightport » affichant 268 chevaux (SAE) (selon les pays où est dirigée l'exportation, les taux de compression peuvent varier de 7 à 9). La variante 3,8 litres « S » (non livrable sur la MK IX pas plus que sur la nouvelle « MK2 » 3,8 l) a, en fait, été développée pour équiper la future « Sport » Jaguar (ainsi que la remplaçante de la MKIX) en

### FACE A LA CONCURRENCE SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS 1960

Modèle	Cylindrée	Puissance	Vitesse de pointe	Prix
Jaguar XK 150 3,4 l	3,4 l	210 CH	210 km/h env.	32.000 F
XK 150 « S » 3,4 l	3,4 l	250 CH	215/220 km/h	35.400 F
XK 150 « S » 3,8 l	3,8 l	265 CH	220 km/h env.	selon carrosserie et moteur
Maserati « 3500 GT »	3,5 l	260 CH SAE	225 km/h env.	67.000 F convertible
Aston Martin « DB4 »	3,7 l	240 CH DIN	220/230 km/h	70.800 F
Ferrari « 250 GT »	3, l	240 CH	225 km/h env.	68.000 F
Chevrolet Corvette	4,7 l	230/315 CH	200/230 km/h env.	76.000 F
	ou 5,3 l			46.000 F env.

AU CHATEAU DE CHAMBORD  
LE DIMANCHE 27 SEPTEMBRE 1987

VENTE INTERNATIONALE DE VEHICULES ANCIENS ET DE COLLECTION  
PAR LE MINISTERE DE MAITRE PHILIPPE ROUILLAC

41100 VENDOME, TEL. 54.80.24.24.  
CLOTURE DU CATALOGUE LE 1<sup>er</sup> JUIN 1987.

laquelle William Lyons place maintenant tous ses espoirs. Mais le modèle n'est pas encore prêt à affronter les feux de la rampe et la 150 s'en accommodera fort bien, dans l'intervalle. Avec 265 chevaux sous le capot, la nouvelle version ne craint pas de bouleverser encore plus les hiérarchies établies. Guère plus rapide que la « 3,4 S », la « 3,8 S » la distance parcourue pendant les accélérations (le 0/160 est obtenu en moins de 20 secondes, ce qui n'est pas vraiment courant en 1960...), tandis que la consommation demeure tout à fait comparable (13 à 16 litres sur route avec l'overdrive).

La presse nationale saluera, on s'en doute, ces performances à leur juste valeur. Mais la 150 est objectivement en fin de carrière. Sa transmission, comme ses suspensions accusent franchement leur âge. Et son comportement routier ne suit plus vraiment la cadence.

Il apparaît pour le moins difficile de tirer davantage de cette conception conventionnelle. Depuis ses débuts, au contraire, le 6 cylindres « XK » a fait la preuve de son extraordinaire potentiel. Développant 160 chevaux dans sa première version « tourisme », il en affiche maintenant 268 avec la culasse « Straightport ». Manifestement, le châssis très classique de la « 150 » n'est plus tout à fait au niveau atteint par ce moteur dont le dessin demeure toujours d'actualité, en 1960, (soit 12 ans après sa présentation).

En rallyes, la dernière héritière de la « 120 » est logiquement surclassée et son palmarès plutôt mince en atteste (on ne recense guère qu'une 1<sup>o</sup> place en catégorie GT au Rallye des Tulipes 1960 ; c'est peu, surtout si l'on se réfère aux résultats obtenus en compétition par l'« XK 120 »...). Mais sur la route, elle réussit néanmoins à tenir encore son rang, face aux nouvelles Grand Tourisme britanniques et italiennes apparues à la fin des années cinquante.

Sur le marché français, la gamme « 150 » est tarifée de 32.000 à 35.500 F en 1960 (ce dernier tarif s'entend pour le cabriolet 3,8 litres). Dans cette classe de prix, elle n'a guère à redouter que la concurrence du nouveau spider Alfa Roméo 2000 (nettement moins rapide), de la Mercedes « 190 SL » (un veau en comparaison) et éventuellement de la Porsche Carrera 1600 (moins perfor-



mante). Ses concurrentes objectives, à savoir l'Aston Martin « DB4 » (240 CH DIN - 225 km/h env.), le coupé Ferrari « 250 GT » (240 CH - 225 km/h) ou la Maserati « 3500 GT » (230 CH DIN - 220 km/h env.) sont à 30.000 F au-dessus, en moyenne, sans offrir pour autant des performances très supérieures (si l'on prend comme base de comparaison l'« XK 150 S »).

On ne s'étonnera donc pas que la diffusion de cette série ait atteint un niveau aussi respectable (près de 9.500 exemplaires au total). La « 150 » sera maintenue au programme de production jusqu'en 1961. Mais ses derniers mois vont être particulièrement difficiles : cette année-là, au Salon de Genève, il y a du nouveau sur le stand Jaguar. Près de 13 ans après la « 120 », la « Type E » va provoquer la même onde de choc. William Lyons peut tranquillement faire ses comptes. Plus de 30.000 « XK » ont été établis, depuis 1948, le nom de Jaguar comme l'un des plus grands parmi les constructeurs de « voitures de sport ».

Pour la « 150 », le temps est venu de quitter la scène. Ses adieux se feront dans la plus grande discrétion. Le public, désormais, a les yeux tournés vers la fascinante « Type E » qui met les 240 km/h à moins de 40.000 F (et à 2.000 £ en Grande-Bretagne). Une pro-

position aussi extraordinaire en 1961 que l'étaient les 200 chrono promis par la « 120 » en 1948. Il est vrai que Jaguar n'en est plus à un miracle près... ■

Didier LAINE

Pour ceux qui aiment les Jaguar (entre autres) : Cecil Cars, 10 avenue de la division Leclerc, 91290 Arpajon. Tél. : 64.90.21.70 (ouvert tous les jours du lundi au samedi).

### CARACTERISTIQUES TECHNIQUES JAGUAR XK150 3,4 LITRES (AVEC CULASSE « B »)

**MOTEUR** : 6 cylindre en ligne. 3442 cm<sup>3</sup>. Comp. : 8 à 1. 213 CH SAE à 5500 t/mn. Couple maxi : 29,9 Mkg à 3000 t/mn. 2 ACT (chaîne). Culasse en alliage léger, 2 carburateurs SU, pompe à essence électrique.

**CHASSIS, SUSPENSION** : cadre à caisson en X avec traverses. Susp. AV à roues indépendantes, leviers triangulaires en trapèze, ressorts à barres de torsion longitudinales. Susp. AR : essieu rigide, ressorts semi-elliptiques, amortisseurs télescopiques.

**TRANSMISSION AU CHOIX** : boîte à 4 vitesses, rapport de pont : 3,54 à 1. Boîte 4 vitesses + OD : rapport de pont : 4,09 à 1. Boîte automatique Borg-Warner à 3 rapports. Embrayage à sec monodisque.

**FREINS** : à disque (Dunlop) sur les 4 roues, avec servo-assistance.

**DIRECTION** : à crémaillère.

**DIMENSIONS** : emp. : 2,59 m ; voies AV/AR : 1,31 m ; diamètre braquage : 10,1 m ; long. : 4,47 m ; larg. : 1,64 m ; haut. : 1,40 m.

**POIDS** : à vide : coupé : 1.420 kg ; cabriolet : 1.455 kg ; roadster : 1.405 kg.

**PERFORMANCES** : 205/210 km/h env. selon transmission. 0/100 : 9 sec. env. Consomm. : 13/16 litres aux 100 env.

### CARACTERISTIQUES XK150 « S » 3,4 L DIFFERENCES :

**MOTEUR** : 3442 cm<sup>3</sup>. Comp. : 9 à 1 ; 3 carburateurs SU. Culasse spéciale à « orifices directs ». Admission modifiée. 253 CH à 5500 t/mn. 33,1 Mkg à 4500 t/mn, 73 CH/L, SAE.

**TRANSMISSION** : boîte automatique non livrable en option.

**PERFORMANCES** : 215/220 km/h env., 0/100 en 7,5 sec. env. ; 0/160 en 21 sec. env.

### CARACTERISTIQUES XK 150 « S » 3,8 L DIFFERENCES :

**MOTEUR** : 3781 cm<sup>3</sup>. 268 CH SAE à 5500 t/mn. Couple maxi : 37 Mkg à 4000 t/mn. 71 CH/litres (SAE).

**PERFORMANCES** : 215/220 km/h env. ; 0/160 : 19,5 sec. env.

### CHIFFRES DE PRODUCTION :

- XK 150 : 7.929 ex. (1957-61).
- XK 150 S : 1.466 ex. (1958-61).
- Total XK 150 : 9.395 ex.

### COMPARAISON :

- XK 120 : 12.078 ex.
- XK 140 : 8.884 ex.



Coupé XK 150 : l'un des rares à avoir été équipé d'origine d'un tableau de bord en bois (à la demande de quelques clients).