

JAGUAR ROADSTER XK 150 S 3,4 L

Rénovation OU DÉCADENCE ?

Fin de race ou apogée de l'espèce ?

Troisième et ultime génération de la plus

légendaire lignée de Jaguar, la 150 sus-

cite des avis partagés. Cependant, une

chose est sûre : c'est dans la rare version

roadster S qu'elle fut la plus désirable...

Texte José Rosinski, photos Emmanuel Zurini



Nées à la croisée des années d'après-guerre qui s'achèvent et des sixties qui seront celles d'une profonde évolution (voire d'une véritable révolution) en matière de société comme de technologie et d'esthétique, les XK 150 tentèrent de gommer ce qui apparaissait le plus désuet dans l'aspect et les caractéristiques des 120 et 140 précédentes sans en changer fondamentalement le concept.

XK new look

Mais rien n'est plus difficile que de faire du neuf avec du vieux, et comme pour ses berlines dans les années 60, Jaguar réussit davantage à empâter et embourgeoiser la ligne féline superbement

élancée et le tempérament sportif du modèle qui avait fondé son succès qu'à le moderniser. Toutefois, ce qui semble si évident avec le recul du temps n'était pas aussi clair à l'époque. Le svelte profil voluptueusement sculpté par le décrochement des longues ailes et le pare-brise en V d'avion de chasse tant admirés aujourd'hui étaient alors devenus obsolètes, tandis que la ligne ponton et le pare-brise "panoramique" s'imposaient, notamment aux USA avec les Corvette et les Thunderbird. Or, le marché américain était la priorité des priorités pour Jaguar. Et il commença à s'effondrer bien avant que la Type E ne soit prête à prendre la relève de la XK 140, dont les ventes s'écroulèrent en 1956. Il fallait

donc parer au plus pressé, gagner du temps, tenir encore au moins quatre ans sans investir beaucoup d'argent dans l'opération, puisque l'essentiel des ressources de la marque était consacré au lancement des nouvelles berlines à coque autoporteuse (Mk1 puis Mk2) et à l'élaboration de la Type E. Dans ces conditions, il n'était pas question de toucher à la structure. Mais il fallait en même temps aller au-delà d'un "restyling" tel qu'il avait été pratiqué lors du passage de la XK 120 à la XK 140. Le lourd châssis séparé et l'essieu arrière rigide furent par conséquent conservés, bien que complètement dépassés. Mais Jaguar s'attaqua aux principales critiques que ses clients

— américains notamment — adressaient alors aux XK : un look suranné, un habitacle étriqué, et un freinage faiblard. A vrai dire, en usage routier, ce dernier était généralement correct. Mais en compétition, il laissait en effet à désirer, et il y acquit une mauvaise réputation qui affecta par extension les modèles de production. A ce sujet, cependant, il faut ajouter que Jaguar avait du mal à justifier un paradoxe plutôt gênant : pionnière — dès 1952 avec la Type C — du frein à disque en compétition, la marque continuait quatre ans plus tard à équiper de tambours ses voitures de sport de série, tandis que les Austin-Healey et les Triumph, bien que moins performantes, étaient déjà dotées de disques...

C'est donc dans ce domaine que la XK 150 innova le plus par rapport à ses devancières. Mais plus visible fut le remaniement de sa ligne, qui poursuivait un double objectif : se mettre au goût du jour, et accorder davantage d'espace aux occupants sans augmenter pour autant l'encombrement de la carrosserie. Pour y parvenir, les emblématiques décrochements des ailes furent sacrifiés au profit de flancs plats de type ponton, remontant tout droit jusqu'à la hauteur des fenêtres. Du coup, à bord, l'écartement des portes fut augmenté de 10 cm, et la largeur aux coudes d'autant, de même que celle du pare-brise (désormais arrondi et d'une seule pièce). Le confort et même la visibilité s'en trouvèrent sans

conteste améliorés. Mais on ne peut certes pas en dire autant de la silhouette, qui s'est hélas lourdement empâtée dans ce processus... La sévérité de ce jugement fut cependant lo d'être unanimement partagée à l'époque puisque Jaguar réussira non seulement à faire redémarrer les ventes des XK, mais finira même par produire davantage de 150 que de 140, et particulièrement dans la version coupé 2+2 dont l'habitacle sensiblement plus spacieux et confortable fut largement apprécié.

Le retour du félin

Cependant, en plus des esthètes, les sportifs ne trouvèrent pas leur compte. En effet, à l'em-



Grâce à sa culasse "straight port", le roadster XK 150 S 3,4 l offre couple et puissance. Un excellent moteur qui autorise à cette Jaguar, à l'aérodynamisme pourtant déjà datée à sa sortie, 220 km/h en pointe.

tement de la silhouette correspondait une importante surcharge pondérale qui s'avéra à la fois nuisible à la maniabilité et au tempérament des trop sages coupés et cabriolets XK 150. Ils étaient pourtant équipés d'une culasse améliorée fournissant la même puissance (210 bhp, soit environ 185 ch DIN) et un couple maxi voisin (31,6 mkg) que la fameuse culasse "C" élaborée pour la compétition, mais à un régime inférieur de 1 000 tr/mn. Ainsi coiffé, le 3,4 l XK faisait valoir une souplesse encore plus onctueuse. En revanche, cruelle ironie, les XK 150 durent avouer une vitesse de pointe moins élevée que celle de

la berline MkVIII animée par le même moteur... Du coup, il devenait impératif de redorer le blason de la gamme sportive de Jaguar ! Mais il faudra attendre le printemps 1958 pour voir cette opération se concrétiser, sous la forme du successeur des roadsters 120 et 140 qui manquait encore à la gamme 150. Revenu à la formule 2 places d'origine, pourvu d'une capote moins sommaire, mais plus petite et moins pesante que celle du cabriolet, il perdait la bagatelle de 165 kg sur celui-ci. Il retrouvait aussi une ligne plus élancée avec l'allongement de son capot par rapport à l'habitacle, dû au retour du grou-

pe moto-propulseur à l'emplacement (reculé de 7,5 cm) qu'il avait occupé au terme de la XK 120. Enfin, last but not least, il pouvait être équipé à la demande d'une nouvelle culasse encore plus élaborée dont le "sorcier" Harry Weslake avait quasiment doublé la capacité de remplissage en la dotant de trois carburateurs de grand diamètre (au lieu de deux plus petits) et de conduits d'admission plus directs. Résultats : une quarantaine de chevaux et 3,6 mkg SAE gagnés qui permettront au roadster XK 150 3,4 l type S (c'est-à-dire équipé de cette culasse dénommée "straight port") de frôler 220 km/h, et

ACHETER UN ROADSTER XK 150 S 3.4 L

Comme les XK précédentes, les 150 étaient sensibles à la rouille, et leur structure assez complexe ne rend pas l'examen des structures de caisse facile. Prévoir le concours d'un bon spécialiste pour un premier examen, le robuste châssis, pour sa part, est sauf accident à l'abri des soupçons. On ne peut en dire autant de la structure de la malle, qui est encore... en bois ! Soulevez les moquettes pour vérifier l'état des planchers, assurez-vous que les seuils de portes soient exempts de rouille, que les charnières (très difficiles et coûteuses à remplacer) n'ont pas de jeu, et que l'alignement inférieur des ailes et des portes soit parfait. Regardez de près l'état des feux de position sur les ailes avant, des ailes avant sous les phares, et des ailes arrière à la jonction avec la caisse. A la mise en route du moteur, assurez-vous que la chaîne de distribution inférieure ne fait pas de bruit, que les échappements ne fument pas bleu. Lors de l'essai, surveillez la pression d'huile (20 psi minimum au ralenti à chaud, 40 à 3 000 tr/mn) et la température d'eau (pas plus de 85° sur route). Vérifiez que l'overdrive ne patine pas. Attention, la restauration d'une Jaguar XK n'est pas une affaire d'amateurs, et elle est coûteuse. La cote d'un roadster XK 150 S 3,4 l en bon état s'établit actuellement entre 400 000 et 500 000 F.



L'auto respire le luxe jusque dans le moindre détail comme en témoigne ici le traitement de la malle dont le volume utile est par ailleurs assez limité.



1 Les XK 150 sont immédiatement reconnaissables à leur pare-brise panoramique "à l'américaine" et à leur large calandre rappelant celle des berlines Mk2.

2 L'instrumentation est toujours regroupée au centre de la planche de bord, tendue ici de cuir. Notez à la base du levier de vitesses celui de la commande d'overdrive.

3 Si l'habitacle "tout cuir" demeure du plus bel effet, les sièges n'offrent toujours aucun maintien latéral...

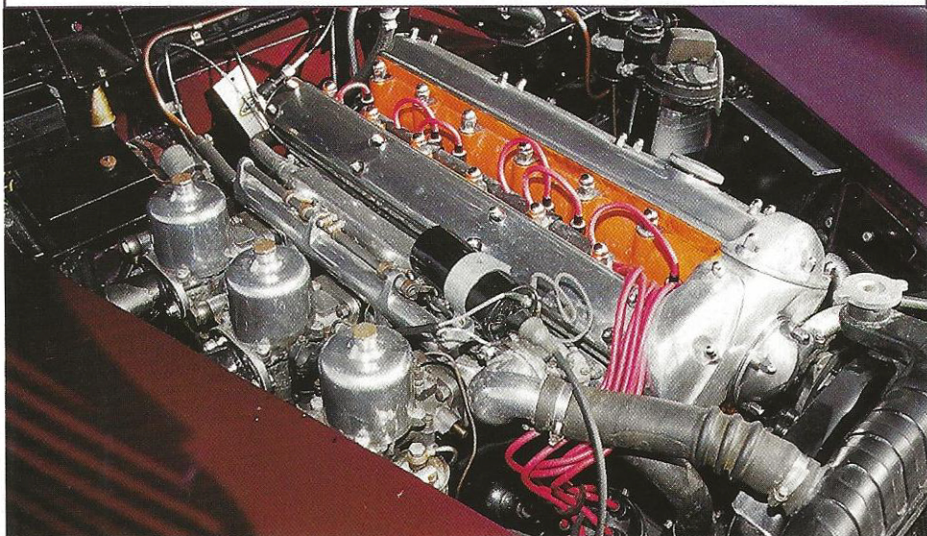
4 "S" : le petit sigle qui change tout sur notre roadster 150 !

5 Les très nombreuses touches de chrome ajoutent au luxe de la Jaguar.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR 6 cyl. en ligne, bloc fonte, culasse alu "straight port", 3 442 cm³ (83x106 mm), soupapes en tête, deux ACT, 3 carburateurs SU HD8, 250 ch bhp à 5 500 tr/mn, 35,7 mkg SAE à 4 500 tr/mn, rapport volumétrique 8 ou 9:1 - **TRANSMISSION** aux roues AR, embrayage monodisque sec, boîte 4 rapports + overdrive, différentiel à glissement limité - **DIRECTION** à crémaillère - **SUSPENSION** AV par triangles superposés, barres de torsion, barre antiroulis ; AR à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques à 9 lames - **FREINS** disques AV/AR assistés par servo - **STRUCTURE/CARROSSERIE** châssis à longerons et caissons transversaux, caisse acier, capot alu, armature du coffre en bois, roadster 2 places - **DIMENSIONS** long. 4,50 m, larg. 1,64 m, empat. 2,59 m, haut. 1,33 m, voies AV/AR 1,30 m - **ROUES** à rayons 16x5 pouces, pneus 6.00x16 - **POIDS** 1 435 kg - **VITESSE MAXI** 220 km/h.



d'abattre le 400 m départ arrêté en à peine plus de 15 secondes. Des performances que seules les beaucoup plus coûteuses Mercedes 300 SL et Ferrari Super Sport étaient capables de dépasser à l'époque, mais qui démontrent aussi la traînée aérodynamique considérable de cette carrosserie : bien qu'il n'affichera que 15 bhp de plus, le coupé Type E 3,8 l approchera 240 km/h, tandis que le coupé XK 150 S dans sa

version finale elle aussi dotée d'un 3,8 l 265 bhp "calera" à 220 km/h...

Une XK (presque) civilisée

Mais revenons à notre roadster 3,4 l S. Moins spartiate que ses prédécesseurs, il est pourvu de vitres coulissantes, et sa capote — qui s'escamote entièrement — est beaucoup moins fastidieuse à mettre en place. Suite page 38 ►



Renouant avec la tradition du roadster dès 1958, la 150 clôt aussi la saga XK.

LES GRANDES DATES

1948 : lancement du roadster XK 120 (pour 120 miles à l'heure).
1951 : coupé XK 120.
1953 : cabriolet XK 120.
1954 : coupé, cabriolet et roadster XK 140 à carrosserie modifiée.



La Jaguar XK 120 sera d'abord dévoilée sous la forme d'une carrosserie roadster en alu dès 1948.



En 1951, le coupé XK 120 se pare d'une très élégante robe.



Le cabriolet XK 120 n'apparaîtra qu'à partir de 1953.



Légèrement restylée, l'XK 140 reprendra aussi les trois types de carrosserie dès 1954. Remarquez ici Eric Ménard aux commandes !

1957 : en mai, coupé et cabriolet XK 150 à carrosserie très modifiée.
1958 : en mars, roadster XK 150 3,4 l et 3,4 l S.
1959 : en février, coupé et cabriolet 3,4 l S. Versions 3,8 l et 3,8 l S en octobre.
1960 : fin de production des roadsters S 3,4 l (889 exemplaires).
1961 : fin de production des XK 150.



D'apparence plus massive, la XK 150 sera proposée uniquement en cabriolet et coupé lors de son lancement en 1957.



Ce n'est qu'en 1958 que la XK 150 renoue avec la tradition du roadster.



Avec la 150, la XK perd le décrochement de l'aile arrière qui faisait toute la grâce du dessin originel. Mais ne boudons pas notre plaisir : l'auto demeure quand même franchement craquante !

fectue en effet automatiquement dès que l'on rétrograde, le levier de vitesses poussé vers l'avant entraînant le levier de commande d'overdrive. Parfait pour les distraits, avec en prime une protection améliorée contre les manœuvres approximatives pour ce dispositif de surmultiplication aussi ingénieux que délicat.

Fin de race

Il faut rendre grâce au roadster 150 S ; allégé au sens propre comme au figuré, rééquilibré, tonifié, il a en fin de compte sauvé l'honneur d'une glorieuse lignée que l'"américanisation" pas très adroite des coupés et cabriolets avait quelque peu écorné. En conclusion, après avoir conduit et évalué toute la gamme, la XK idéale serait peut-être la conjugaison d'une carrosserie de 120 avec un habitacle de 140 et un ensemble mécanique de roadster 150 S. Si une telle bitza existe, ne manquez pas de me le signaler : je serais très excité d'en prendre le volant ! ■

Nos plus vifs remerciements à M.Honegger pour le prêt de sa voiture, ainsi qu'à Eric Ménard de Classic Car et à Pierre Colin de Cecil Cars pour leur concours à la réalisation de cet article.

En revanche, du fait du recul du groupe, on retrouve les problèmes de position de conduite des XK 120. C'est sans doute ce qui explique que le propriétaire de ce bel exemplaire a monté un volant de plus petit diamètre que celui d'origine pour pouvoir tant bien que mal loger ses genoux par dessous. De plus, les fauteuils sont élargis mais toujours dénués de galbe, et le cuir à côtes qui les revêt est toujours aussi glissant. Le pare-brise "panoramique" éclaire sans doute davantage l'habitacle, mais la visibilité est limitée par l'avent surélevé et le capot plus large et plus proéminent que ceux des 120/140.

Le tableau de bord rembourré et tendu de cuir suit à cet égard la tradition des précédents roadsters XK, mais dans un style moins aiguë en rapport avec les formes plus arrondies de la 150. Paradoxalement, je me demande si tout cet effort de modernisation esthétique n'aboutit pas en fait à accentuer le caractère désuet de cette carrosserie... En tout cas, il communique une sensation de lourdeur qui se ressent d'ailleurs dans la conduite, bien que le recentrage des masses et l'allègement rendent le roadster beaucoup plus vivant que les autres versions. L'action du différentiel à glissement limité (spécifique aux 150 S) y contribue aussi, de même que les ressorts arrière renforcés (à 9 lames au lieu de 7).

Le confort de la conduite est assuré par l'adoption d'une commande d'embrayage hydraulique plus progressive et d'un servo pour assister les freins à disques, qui font d'ailleurs meilleure impression que ceux de la Type E série un trois ans plus tard... En revanche, la direction accuse un léger flou inconnu au volant d'une XK 140 pourtant dotée d'une crémaillère identique : mystères de la technique... à moins que ce ne soient les effets de l'âge (des autos, pas de l'essayeur !). On retrouve inchangée notre vieille connaissance, la fameuse boîte Moss, au caractère toujours aussi rude et susceptible ! En plus, dans cette voiture, elle est commandée par un levier anormalement long, sans doute monté pour rapprocher le pommeau du volant de petit diamètre. Du coup, la

course est encore allongée, et la décomposition nécessaire des passages des vitesses pour éviter de faire craquer les pignons en devient presque caricaturale...

Bien plus heureux, en revanche, s'avère le remplacement de la commande électromagnétique d'overdrive par une liaison mécanique, montée sur les derniers roadsters S produits. L'habituel basculeur — pas toujours commode à atteindre sur le tableau de bord — est remplacé par un court levier implanté sur le carter de boîte, juste devant le levier de vitesses. Il se manœuvre vers l'arrière pour enclencher l'overdrive. Jusque là, rien de spécial. En revanche, l'opération de déclenchement se trouve supprimée : elle s'ef-



La poupe en pente douce est typique des années 50. Enorme avantage, le seuil de chargement demeure très bas.