



Jean Pierre et sa **JAGUAR XK 150 S** Coupe



Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Mars 2019



Couleur « Cornish grey »
Retour à la teinte d'origine

Initialement, la firme Jaguar refaisait des carrosseries sur des modèles construits par des marques aussi connues et établies qu'Austin ou Standard. Le succès des élégantes « Swallow » s'est poursuivi jusqu'à la création de la très belle S.S. 100 en 1935 et pour aboutir enfin à la production par la société de son propre moteur aux performances exceptionnelles installé dans l'incomparable XK 120.

Il serait inconvenant bien sûr de parler de Jaguar sans citer Williams Lyons, son génial fondateur, devenu Sir Williams Lyons suite à son anoblissement par la Reine en 1956. Né en 1901, rien ne destinait cet homme, né dans une famille de musiciens, à se lancer dans la construction automobile, si ce n'est un goût prononcé pour la mécanique et de très grands talents de vendeur.

Développement du moteur

Le développement du moteur Jaguar XK commence avant la Seconde Guerre Mondiale. Les nouveaux moteurs avaient un nom de code commençant par X comme expérimental et une lettre évoquant le modèle : XA, XB etc. En 1948, on en était arrivés au modèle de moteur XK.

C'est un nouveau moteur 6 cylindres en ligne à course longue doté d'une culasse aluminium dans laquelle tournent deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne (DOHC: Double Over Head Camshaft en anglais). Le moteur voit le jour en version 3,4 litres puis en 1958, une version 3,8 litres est introduite. Il restera en production, sous diverses versions jusqu'en 1992.

Une voiture créée en deux mois

Deux mois donc avant le London Motor Show de 1948, William Lyons décide de lancer ce moteur révolutionnaire dans une série limitée de voiture de sport. Utilisant un châssis de MK V raccourci, un roadster est rapidement dessiné et produit. Le nom choisi, XK120 Super Sport, rappelait la vitesse maximale supposée, 120 mph, (193 km/h) Cette nouvelle Jaguar sera rapidement disponible, comme les suivantes en version cabriolet « droptop coupe » et coupé. Le succès est immédiat.

Evolution

En 1954, apparaît la XK 140. La 140 incorpore un certain nombre d'améliorations techniques, en particulier en termes de confort et d'agrément. Grâce à sa direction à crémaillère, et l'amélioration de la suspension, la XK140 offre une conduite plus routière que la XK120 à caractère bien plus sportif.

En 1957, presque 10 ans après le lancement de l'aînée de la famille, la 120, et après donc la 140, Jaguar dévoile la XK150 une voiture dont la ligne est assez différente de ses devancières. Le profil de la voiture est adouci et le pare-brise est en un seul plan bombé, comme la vitre arrière du coupé.

Sur le plan mécanique, la grande différence avec les modèles précédents c'est l'introduction de freins à disque en série. Ceux-ci ont fait leur apparition au Mans en 1954 sur la Jaguar D-Type. La direction est à crémaillère, le moteur est toujours le 3,4 litres de 190 ch en version de base et 220 ch en version SE avec une culasse travaillée. Avec la XK 150, Jaguar lance aussi une version S du moteur 3,4 litres avec culasse « straight ports » peinte couleur or et équipée de trois carburateurs SU HD8 de 250 ch. En 1958, une version encore plus puissante voit le jour avec un moteur de 3,8 litres ce qui donne 265 ch en version S.

Jean-Pierre et sa Jaguar XK150 S Coupé

La voiture que nous présente Jean Pierre est dans sa famille depuis 1967. Il en est lui-même le propriétaire effectif depuis 1979. C'est un modèle XK 150 S Coupé de 1960, d'origine française avec volant à gauche comme il se doit et qui possède toujours une immatriculation de 1964, n'ayant plus quitté le département, le Maine et Loire, depuis cette lointaine époque.

La voiture sort peu et donc, la corrosion s'installe partout... tant et si bien, qu'une vingtaine d'années plus tard, une restauration s'impose pour redonner de l'éclat à la belle.

Jean Pierre s'entoure alors de professionnels qu'il assiste lui-même dans leur tâche. La voiture est entièrement déshabillée, la caisse est désolidarisée du châssis et tout est repris. Seul le moteur est conservé sans être démonté. Ce qui, bien entendu, ne le dispense pas d'un bon gros nettoyage.

Le carrossier découpe, et remplace les zones oxydées, Jean Pierre assure le ponçage et la peinture est entièrement refaite. Le châssis, lui, n'a pas trop souffert : il est nettoyé et repeint à l'époxy noir.

Les freins, ainsi que le servo d'assistance, eux, sont envoyés aux Etats Unis pour être restaurés.

De belles roues à rayons chromées sont venues remplacer les roues à rayons peints d'origine passablement oxydées et des pneus neufs sont, bien entendu, montés.

Côté sellerie, les garnitures des portes et le ciel de toit sont changés. La casquette du tableau de bord a été refaite et retendue avec le cuir d'origine tandis que les sièges, bien qu'un peu craquelés ont été remontés et ajustés tels quels, avec leur belle patine.

Après dix années d'efforts et plus de quatre mille heures de travail, le résultat est SUBLIME.

© Michel Pionneau