

# JAGUAR XK150 CHE CLASSE!



## La sua audace bellezza non teme confronti

La Jaguar XK150 è una vettura di cui non si può che rimanere ammaliati. Ogni suo singolo elemento emana un gusto estetico sopraffino e un'eleganza stilistica di cui solo gli inglesi, nella storia, sono riusciti ad essere sublimi interpreti, con tanta geniale, incontestabile, maestria. Abbiamo avuto la fortuna, proprio qualche giorno fa, di poterla ammirare e di rubarne qualche scatto fotografico; da ogni angolazione la si voglia ritrarre, la sua audace bellezza non teme confronti: racchiude l'essenza stessa della classe.



**La storia** Jaguar introdusse la XK soltanto qualche anno dopo la fine della seconda guerra mondiale, nel 1948. Traendo spunto dal propulsore omonimo, v'identificò una serie di autovetture sportive di lusso che subentrò alle SS100. ► La prima fu la XK120, che rimase in produzione fino al 1954 (12'055 esemplari). La cifra si riferiva alle 120 miglia orarie, 193 km/h, che riusciva a raggiungere con il parabrezza montato. Fu sostituita dalla XK140, che presentava un impianto frenante migliorato, uno sterzo a cremagliera, sospensioni ad escursione maggiorata e moderni ammortizzatori a tubo al posto dei più obsoleti a leva. Aveva anche un abitacolo più spazioso che consentiva l'installazione, sulle cabriolet e coupé, di un sedile a strapuntino. Dal 1954 al 1957 ne furono assemblate 8'884.

**La XK150** ► Nel corso del 1957 un vasto incendio divampò nell'ala dello sta-

bilimento Jaguar dove venivano costruite le XK140, danneggiando seriamente gli stampi delle carrozzerie. La casa di Coventry ne approfittò per progettare la XK150. Inizialmente era disponibile in due versioni, coupé e cabriolet. La prima era conosciuta con l'acronimo di FHC (Fixed Head Coupé), mentre la seconda come DHC (Drop Head Coupé). La roadster (OTS, cioè Open Two Seater) venne lanciata soltanto nel 1958. Sulle prime due erano previsti posteriormente dei sedili tipo strapuntino, che permettevano di trasportare tre passeggeri, contro i due della roadster. ► La produzione terminò nell'ottobre del 1960, dopo 7'929 unità, di cui 2'489 DHC, 4'101 FHC e 1'339 OTS. Uscì di listino nel 1961, rimpiazzata da colei che sarebbe diventata un autentico mito, la celeberrima E-Type. ► La XK150 era piuttosto simile alle sue progenitrici, anche se vi furono applicate soluzioni ingegneristiche decisa-

mente più moderne. Il parabrezza panoramico fabbricato in un solo pezzo sostituì quello diviso in due parti. Sulle fiancate, la linea di cintura non si spezzava più all'altezza delle porte, ma era alta e dolcemente raccordata alla parte superiore. Il cofano, apribile fino ai parafranghi, venne allargato, e la paratia tra abitacolo e vano motore fu arretrata di 4 pollici per allungare il cofano stesso. Il frontale venne ridisegnato e reso più spiovente e aerodinamico. Grazie ai nuovi paraurti, le dimensioni crebbero fino a quasi 4,5 m di lunghezza complessiva. ► All'interno, il cruscotto in noce fu soppiantato da uno rivestito in pelle. Sulle prime cabriolet fu collocata una consolle in alluminio con incisione ad X che era simile a quella delle prime E-Type da 3,8 litri di cilindrata. Questa consolle fu offerta fino al giugno del 1958. Le portiere, meno spesse, consentirono di aumentare lo spazio interno.





**N.d.R.** La Jaguar oggetto del servizio, durante il restauro, ha subito alcune modifiche rilevanti: prima fra tutte la trasformazione da Fixed Head Coupé a Drop Head Coupé. Anche le prestazioni sono aumentate e sono state parificate al modello S (253 CV a 5'500 giri/min) attraverso la sostituzione della testata (ora tipo straight port) e l'introduzione di 3 carburatori SU HD 8. Anche i freni sono stati potenziati con pinze a doppio cilindro.



**Motorizzazioni** ► Il propulsore di serie, lo stesso installato sulla XK140, era un sei cilindri in linea con doppio albero a camme in testa da 3'442 cm<sup>3</sup>. Eroga 193 CV a 5'500 giri al minuto. L'alesaggio era di 83 mm, mentre la corsa di 106. Alcuni esemplari, conosciuti come SE, erano dotati di un'unità potenziata che possedeva la testata modificata e delle valvole di scarico maggiorate: raggiungeva i 210 CV a 5'500 giri al minuto. ► Le prime XK150 erano più lente rispetto alle successive. Questo deficit fu corretto nella primavera del 1958 con l'offerta di un nuovo motore dotato di una testata tipo straight port e tre carburatori SU HD8 (mentre sulla standard erano montati soltanto due SU HD6) che garantiva 253 CV a 5'500 giri al minuto. Questa versione era conosciuta come XK 150 S. ► Non rappresentò però l'unica evoluzione: nel 1960 la Jaguar rialzò il suo 3,4 litri portandolo a 3'781 cm<sup>3</sup> per soddisfare le richieste di maggiori

prestazioni desiderate dal pubblico statunitense, mantenendo la configurazione a sei cilindri in linea ed il doppio albero a camme in testa. Davvero impressionanti le performance: 223 CV per il modello standard e 269 per l'S. Poteva raggiungere una velocità massima superiore a 220 km/h, accelerando da 0 a 97 km/h in poco più di 7 secondi. Tutte avevano il motore anteriore e la trazione posteriore.

**Soluzioni tecniche** ► Sulla XK150 Jaguar offrì per la prima volta dei freni a disco Dunlop da 305 millimetri sulle quattro ruote, benché fosse comunque possibile ordinare anche quelli a tamburo. Di serie era disponibile pure il servofreno. Le sospensioni ed il telaio erano molto simili a quelli della XK140 e montava uno sterzo a cremagliera.

#### LA NOSTRA VETTURA

Si tratta di una magnifica Jaguar XK150 del 1958, restaurata da Francesco D'Andrea al Classic Cars Center di Quartino. Straordinario esemplare di una stirpe gloriosa, la sua storia ha inizio negli Stati Uniti d'America, dove fu importata nel febbraio del 1958 da Jaguar Cars New York. Il primo proprietario registrato fu un cittadino di Scotia, nel New Jersey, di nome J. D. Morton. Come spesso avviene nell'intreccio narrativo e nella ricostruzione storica di questi modelli, avvenne in seguito un fatto singolare che fu scoperto soltanto parecchi anni più tardi: «Quando iniziammo il restauro trovammo sotto il sedile un foglietto ingiallito dal tempo in cui v'era appuntata una serie d'importi. Probabilmente l'auto fu venduta di seconda mano nel 1962 e colui che l'acquistò, un mili-





tare, la pagò a rate annotando puntualmente l'ammontare di ciò che versava».

► D'Andrea la comprò in America; era diventata ormai quasi un rottame. La vendette nel 2006, iniziando una lunga fase di risanamento durata 18 mesi. L'attuale proprietario: «Quando la vidi mi affascinò subito perché si trattava di un sogno che avevo coltivato per un lungo periodo. Negli anni 66-70 vivevo a Zurigo e sulle strade ne scorsi qualche esemplare. Mi piacque tanto da desiderarla, ma ripetevo a me stesso che mai avrei potuto permettermela. Poi, ebbi l'occasione di conoscere Francesco durante la mia carriera lavorativa e nel 2006 mi disse di avere proprio una XK150. Naturalmente, diventò mia». D'Andrea vi introdusse una sequenza d'importanti modifiche, volte a cambiarne l'estetica (da Sherwood Green divenne blu), la funzionalità (da Fixed Head Coupé si trasformò in Drop Head Coupé, ossia decapottabile) e le prestazioni. Per ciò che concerne quest'ultimo capitolo, procedette a diversi ritocchi (vedi box nella foto alla pagina precedente) che ne elevarono le prestazioni parificandole a quelle del modello S. Inoltre, fu cambiato il motorino d'avviamento in nome dell'affidabilità e la dinamo sostituita da un generatore. «È stata restaurata nei minimi dettagli ed ora, anche se le sensazioni di guida sono totalmente diverse rispetto a quelle che restituisce un'auto moderna, si può condurre tranquillamente nel traffico d'oggi. Ha un'ottima tenuta di strada sull'asciutto, anche se soffre un po' di sovrasterzo. La frenata è molto progres-

#### SCHEDA TECNICA (vettura in origine)

**Modello** Jaguar XK150  
**Colore** Blu (in origine Sherwood Green)  
**Carrozzeria (tipo)** Fixed Head Coupé con guida a sinistra  
**Data di produzione** 31.01.1958  
**Numero di telaio** S 835160 DN  
**Cambio** manuale a quattro marce con retro e overdrive  
**Motore** 3'442 cm<sup>3</sup> con doppio albero a camme in testa  
**Potenza** 193 CV a 5'500 giri al minuto  
**Coppia massima (Kg/m)** 29,2 a 2'500 giri/min  
**Rapporto di compressione** 8:1 o 9:1  
**Alimentazione** 2 SU HD6  
**Alesaggio x corsa** 83 x 106 millimetri  
**Freni** Dunlop a disco, anteriori e posteriori  
**Passo** 2'591 mm  
**Carreggiata** 1'311 mm, anteriore e posteriore  
**Lunghezza** 4'496 mm  
**Larghezza** 1'638 mm  
**Altezza** 1'396 mm  
**Peso a vuoto** 1'435 chili  
**Velocità massima** 198 km/h  
**Prima entrata in circolazione** 25.02.1958  
 (importatore, Jaguar Cars New York, USA)



siva perché le pinze dei freni a disco sono state cambiate con un adattamento più potente. Il motore, che produce un rumore simpatico, anche se non esuberante come quello di una Ferrari, è piacevole e dispone di un ottimo rapporto di coppia ai bassi regimi. Il cambio è estremamente antico e bisogna saperlo ammaestra-

re con lentezza (interessante la funzione overdrive). È una vettura affidabile, anche se all'inizio avemmo qualche problema di messa a punto. Raggiunge una velocità ragguardevole e non ha nulla da invidiare alle macchine odierne: anzi, mi concedo volentieri qualche sorpasso».

**Testo e foto di Elias Bertini**

