


CLASSIC DRIVER

1959 Jaguar XK 150

- Lot sold
USD 294 672 - 378 864
EUR 280 000 - 360 000 (listed)
Year of manufacture 1959
- **Chassis number** T832110 DN
- **Lot number** 304
-
- **Condition** Used
- **Location** 
- **Exterior colour** Other
- **Engine number** VAS1039-9
-

Description

The rarest of all Jaguar XK model ever produced and the very first of just 14 factory left hand drive examples
1959 Jaguar XK150S 3.8-Litre OTS
Chassis no. T832110 DN
Engine no. VAS1039-9

Jaguar XK150 3.8-Litre roadster 1959

Châssis n° T832110 DN
Moteur n° VAS1039-9

Moteur 6 cylindres en ligne 3 781cm³ double arbre à cames en tête
3 carburateurs SU
265 ch à 5 400 tr/min
Transmission manuelle à 4 rapports avec overdrive
Suspension avant indépendante essieu arrière rigide
4 freins à disque hydrauliques

La Jaguar XK150

Celle qui allait devenir la dernière version de la glorieuse lignée de sportives XK arriva au printemps 1957. Comme le suggère son nom, la XK 150 était dérivée des XK 120 et XK 140, conservant le même châssis comme base, le moteur 3,4 litres et la transmission Moss à quatre rapports de ses devancières, tout en bénéficiant d'une carrosserie plus large qui améliorerait l'habitabilité et la visibilité grâce à un pare-brise bombé d'une seule pièce à la place du pare-brise en deux parties de la XK 140. Très habilement, la

carrosserie reprenait de nombreux éléments emboutis des XK 120/140, la largeur supplémentaire étant obtenue par l'ajout d'une bande centrale de 10 cm. Une ligne d'aile plus haute et une calandre plus large faisaient partie des différences les plus visibles, mais l'évolution la plus intéressante du nouveau modèle était ses freins à disque Dunlop. Le fading consécutif aux freinages répétés à pleine vitesse avait été un problème récurrent sur les premiers modèles équipés de freins à tambour, mais désormais la XK offrait un freinage à la hauteur de sa prodigieuse vitesse en ligne droite.

Présentée au printemps 1957, la XK150 n'était au départ proposée qu'en version coupé et cabriolet, la version roadster n'apparaissant que l'année suivante. Avec 190 ch, la puissance maximale du moteur était identique à celle de la XK 140, les performances ne changeant pratiquement pas. Les versions « Special Equipment » et « S » offraient respectivement 210 et 250 ch. Tout cela grâce à l'adoption de la culasse « straight-port », mise au point par Weslake, avec pistons haute compression, trois carburateurs SU de 2 pouces et de deux pompes à essence électriques. L'overdrive et la boîte automatique Borg-Warner étaient les transmissions proposées en options, cette dernière devenant le choix préféré, tandis que le différentiel à glissement limité Thornton Powr-Lok était disponible sur la version « S » de la XK 150. Les roues acier restaient l'équipement de série, bien que les XK150 qui en sont équipées soient d'une grande rareté, la plupart ayant été achetées en spécification SE (Special Equipment) avec des roues à serrage central. Pour la première fois, la fameuse mascotte Jaguar était proposée en option sur les XK.

À l'automne 1959, la XK150 fut disponible avec le moteur 3,8 litres dévoilé sur la berline Mark IX. Des versions « Standard » (220 ch) ou « S » (265 ch) étaient proposées (cette dernière avec un overdrive en série) et sous ces deux formes le poids supérieur de la XK150 était largement compensé par la puissance du moteur, la voiture dépassant régulièrement les 210 km/h dans les essais des magazines. Aujourd'hui ces versions XK150S 3.8-Litre tardives des légendaires Jaguar XK sont les plus recherchées des collectionneurs, bien autant que les premières XK120 à carrosserie aluminium. Construites en très peu d'exemplaires, elles représentent l'évolution ultime de cette série légendaire.

La voiture proposée

Représentant l'ultime version de la XK150 avec le moteur 3,8 litre et l'overdrive, ce rarissime Roadster « S » - ou Open Two-Seater, comme Jaguar le désignait officiellement a été construite en novembre 1959. Elle était exactement comme elle se présente aujourd'hui avec conduite à gauche, carrosserie roadster couleur crème et intérieur garni de cuir fauve. La voiture était et est encore équipée de la rare transmission manuelle avec overdrive, permettant des vitesses de croisière plus élevées. Si l'on en croit différents écrits sur Jaguar, cette voiture serait la première de quatorze exemplaires construits, ce qui en ferait le plus rare de tous les modèles XK produits, juste derrière la Type E Lightweight dont il fut fabriqué seulement douze exemplaires. Selon le certificat du Heritage Trust fourni par Jaguar qui figure au dossier, elle fut livrée neuve par l'usine au distributeur allemand Fendler & Luedemann de Hambourg, le 10 décembre 1959.

Le rarissime Roadster XK150S 3.8-Litre émigra plus tard à Strasbourg, où il appartient pendant plusieurs décennies à un médecin qui l'entretint avec soin, ne la maltraita ni ne la démontra jamais. L'actuel propriétaire un passionné de Jaguar danois a acheté cette Jaguar hautement authentique en 2005, date jusqu'à laquelle elle était restée remise depuis 1972. Il a depuis continué de la dorloter. Des voyages dans les Alpes où la XK a pu se dégourdir les roues ont été effectués sans aucun problème et la voiture a participé à différents concours d'élégance dont la manifestation XK-E dans les Pyrénées en 2014 où la voiture a remporté un prix.

Aujourd'hui, cette Jaguar XK d'importance historique se présente dans un état d'origine et de préservation exceptionnel, donnant l'impression que cette voiture a toujours été choyée, jamais négligée ou modifiée. Une peinture de la carrosserie a été effectuée dans sa couleur crème d'origine au début des années 2000, tandis que l'intérieur, y compris les sièges et les panneaux de portes, sont entièrement originaux avec une superbe patine. Le moteur d'origine a été rénové en 2006-2007. Des phares jaunes conformes à l'époque sont installés et les roues fil sont chaussées de pneus Michelin classiques. Les chromes originaux sont intacts, de même que les feux et les lentilles. Elle est dotée d'un volant bois optionnel, mais le modèle en bakélite d'origine est vendu avec la voiture. Elle conserve ses compteurs et ses commandes originales et un trip meter Halda d'époque est installé sous le tableau de bord. Au moment de l'impression du catalogue, le compteur affiche 46 481 kilomètres, un chiffre qui suggère un kilométrage d'origine de 146 481 kilomètres. Important, la voiture a toujours ses plaques d'identification, ses numéros de carrosserie et de châssis originaux, confirmant qu'elle a conservé tous ses éléments originaux, y compris le bloc moteur et la culasse. La plaque de livraison allemande d'origine est elle aussi intacte. La voiture est vendue avec ses clés, son couvre-tonneau et sa trousse à outils d'origine, et une valise d'époque dans le coffre ainsi qu'un jeu de J-lights. Le dossier historique contient des photos des travaux de peinture et de la réfection de la mécanique, le manuel du propriétaire original et les certificats de la FIVA et du Jaguar Heritage Trust.

Ce roadster XK150S 3.8 authentique représente une excitante opportunité d'acquérir la première des plus rare des XK produite par Jaguar, ultime version de la légendaire famille XK. Une chance que ne pourra laisser passer aucun collectionneur sérieux de Jaguar.

1959 JAGUAR XK150S 3.8-LITRE ROADSTER

Chassis no. T832110 DN
Engine no. VAS1039-9

3,781cc DOHC Inline 6-Cylinder Engine
3 SU Carburetors
265bhp at 5,400rpm
4-Speed Manual Transmission w/Manual Overdrive
Independent Front Suspension Live Rear Axle
4-Wheel Hydraulic Disc Brakes

THE JAGUAR XK150

What would turn out to be the final glorious incarnation of Jaguar's fabulous 'XK' series of sports cars arrived in 1957. As its nomenclature suggests, the XK150 was a progressive development of the XK120 and XK140, retaining the same chassis characteristics, 3.4-litre engine and four-speed Moss transmission of its predecessors while benefiting from a new, wider body that provided increased interior space, comfort and improved visibility courtesy of a single-piece wrap-around windscreen, replacing the XK140's split screen. Cleverly, the new body used many XK120/140 pressings, the increased width being achieved by means of a 4"-wide central fillet. A higher front wing line and broader radiator grille were other obvious differences, but the new model's main talking point was its Dunlop disc brakes. Fade following repeated stops from high speed had been a the achilles heel of the earlier, drum-braked cars, but now the XK had stopping power to match its prodigious straight-line speed.

Introduced in the spring of 1957, the XK150 was available at first only in fixed and drophead coupé forms, the open roadster version not appearing until the following year. At 190bhp, the engine's maximum power output was identical to that of the XK140 so performance was little changed. 'Special Equipment' and 'S' versions came with 210 and 250bhp respectively. This was achieved by the introduction of the Weslake-developed 'straight-port' cylinder head, high-compression pistons, triple 2" SU carburetors, and twin electric fuel pumps. Overdrive and a Borg-Warner automatic gearbox were the transmission options, the latter becoming an increasingly popular choice, while a Thornton Powr-Lok limited-slip differential was available for the XK150 'S'. Steel wheels remained the standard fitting, though XK150s so equipped are a great rarity, as most were sold in 'SE' (Special Equipment) specification with centre-lock wire wheels. The much-admired chromed Jaguar mascot was made available as an optional extra on an XK for the first time.

In the autumn of 1959 the XK150 became available with the 3.8-litre engine first seen in the Mark IX saloon. 'Standard' (220bhp) or 'S' (265bhp) states of tune were offered (the latter featuring overdrive as standard) and in either form the XK150's increased weight was more than offset by the power of the larger engine, the car regularly recording in excess of 130mph in magazine road tests. Today these end-of-the-run XK150S 3.8-Liter models are the most desirable and collectible of the legendary XK Jaguar, very much on par with the very first aluminum-bodied XK120s. Made in extremely few examples, they represent the final evolution of a legendary model run.

The Motorcar Offered

Representing the XK150 in its ultimate configuration, with the 3.8-litre engine and overdrive gearbox, this ultra-rare 'S' Roadster - or Open Two-Seater as Jaguar officially named them - was manufactured during November of 1959. The new Jaguar was finished just as it appears today, as a left-hand drive car, with the Roadster bodywork painted Cream, and the interior trimmed in Tan leather. The car was fitted with and still retains the rare manual overdrive system, enabling much better high-speed cruising capabilities. According to various Jaguar literature, this very car was the first of just fourteen such examples completed, which essentially makes it the rarest of all XK models produced, just second to the Lightweight E-Type of which twelve examples were made. According to the Jaguar-issued Heritage Trust Certificate on file, the new Jaguar was dispatched from the Jaguar works to German Jaguar distributor Fendler & Luedemann of Hamburg, Germany on December 10, 1959.

The rare XK150S 3.8-Liter Roadster later migrated to Strasbourg, where it was owned by a doctor for several decades, while carefully maintained and never abused or taken apart. The present owner - a Danish Jaguar enthusiast - purchased the highly original Jaguar in 2005, at which point the Jaguar had been in static storage since 1972. He has since continued to cherish and preserve the car. Trips through the Alps where the powerful XK has been able to stretch its long legs has been carried out without issues, and the car has been entered in various Concours d'Elegance events, including the 2014 XK-E Pyrénées event, where the car won a Concours Award.

Today this historically important Jaguar XK presents in exceedingly original and well-preserved condition, with a feel of a car that has never been abused, neglected or apart. A respray has been carried out of the bodywork in the original Cream color in the early 2000s, while the interior including the seats and door panels remain original with a stunning patina. The original engine was overhauled in 2006-2007. Period-correct yellow driving lights are fitted, and the chrome wire wheels shod on classic Michelin tires. The original chrome and brightwork remain intact, as does many lights and lenses. An optional wood-rimmed steering wheel is fitted, while the original black Bakelite unit is offered with car. Original gauges and switch

gear is retained, and a period Halda trip meter is fitted under the dash. Just 46,481 kilometers are logged on the odometer at the time of cataloging; a figure likely to indicate 146,481 kilometers from new. Importantly, original ID plates, body number, chassis tags and stampings remain on the car, confirming the car retains its original components including both the engine block and cylinder head. The original German-delivery ID plate remains intact as well. The car is offered with the original keys, original Tonneau cover, original tool kit, a cool period-looking suitcase fitted in the boot and a set of J-lights. The history file contains photos from the exterior paintwork and engine overhaul performed, the original owner's manual and both FIVA and Jaguar Heritage Trust certificates.

This highly original XK150S 3.8 Roadster represents an exciting opportunity to acquire the very first of the rarest XK model ever produced by Jaguar, of the ultimate version of the legendary XK family. An opportunity not to be missed by any serious Jaguar collector.

Bonhams 1793

Title Mr

First name Bonhams Collectors' Car department

101 New Bond Street

London

W1S 1SR

United Kingdom

Phone +33-142611011

Fax +44-2074477401

<https://www.bonhams.com>

Source URL: <https://www.classicdriver.com/en/car/jaguar/xk-150/1959/885102>

© Classic Driver. All rights reserved.