

IL VIRTUOSISMO DI SIR LYONS

Nel secondo dopoguerra il modello XK nelle varianti 120, 140 e 150 ha fatto la fortuna del marchio inglese – La versione 140 Fixed Head Coupé Special Equipment del 1955

di Luca Gastaldi

Nell'immediato secondo dopoguerra, la Jaguar si ripresenta (ovviamente) con gli stessi modelli venduti fino al 1939. Ma la situazione per ripartire non è facile. Per favorire l'esportazione, il governo di Londra contingenta l'acciaio per l'industria nazionale, materiale fondamentale per la costruzione di automobili. Sir William Lyons, fondatore della Jaguar e abilissimo venditore, si presenta di persona a George Turner, Segretario Permanente al Ministero dell'Approvvigionamento, per dimostrare (anche con quale "forzatura") quanto la sua azienda sia apprezzata Oltremania e quanto la sua produzione verta prevalentemente sull'export e che, quindi, necessita di una quantità di acciaio più elevata rispetto alle "quote" previste. La persuasione di Lyons funziona, e funziona anche nella realtà. Tanto che l'esportazione Jaguar raggiunge l'80% della produzione complessiva. Questa situazione favorisce un certo rinvigorimento dell'azienda, che al Motor Show di Londra del 1948 si presenta con un modello completamente nuovo. È la sportiva XK 120: tutta nuova, dal motore alla linea unica e inconfondibile che ne decreta l'immediato successo. Il numero 120 sta ad indicare le miglia orarie di velocità massima che la vettura è in grado di superare. È decisamente la seconda giovinezza della Jaguar. Meriti a Lyons, ma anche al suo tecnico di fiducia William Heynes che crea l'inedito 6 cilindri in linea da 3,5 litri, due alberi a camme in testa e notevoli prestazioni grazie ai 160 CV di cui dispone. I primi 200 esemplari costruiti hanno carrozzeria OTS (Open Two Seater, una roadster due posti senza capote) completamente in alluminio su telaio a longheroni e traverse. Così allestita, la Jaguar XK 120 corre a 200 km/orari. Dopo la OTS arrivano la FHC (Fixed Head Coupé, due posti con tetto rigido fisso) e la DHC (Drop Head Coupé, con capote in tela che rimarrà la versione più venduta dei circa 12.000 esemplari di XK 120 prodotti tra il '48 e il '54).

Nell'autunno del 1954 appare la XK 140. E' sempre il Motor Show di Londra ad ospitare le novità Jaguar e la "140" viene esposta insieme alla D Type da competizione prodotta in serie limitata. Nelle versioni OTS e DHC le differenze estetiche tra la 120 e la 140 sono minime. Le più evidenti sono nel frontale, con la nuova calandra a elementi verticali più spessi e i nuovi indicatori di direzione nella parte bassa dei parafranghi; nel posteriore si notano i diversi gruppi ottici (con le frecce incorporate agli stop) e paraurti più ampi. Più marcate, invece, le novità sulla 140 Fixed Head Coupé.



L'abitacolo è più ampio, grazie al tetto che si è allungato verso la parte posteriore della vettura, guadagnando due piccoli finestrini laterali e due posti di fortuna. Questi accolgono bene due bambini oppure un adulto seduto di traverso, grazie alla possibilità di sistemare i cuscini sul fianco a ridosso del passaruota. Il nuovo "cupolotto" della XK 140 FHC fa perdere all'auto quell'aria da Bugatti che aveva la precedente 120, ma il fascino resta inalterato. Anzi, forse la XK 140 acquisisce addirittura più personalità. Anche il bagagliaio risulta più capiente e, con la possibilità di abbattere gli schienali posteriori, si crea un lungo piano di carico per oggetti ingombranti. La ruota di scorta, che sulla XK 120 si estraeva dall'esterno da un vano tra i rostri paraurti posteriori, è ora all'interno del porta bagagli.

Per quanto riguarda la meccanica, il poderoso motore di William Heynes ha guadagnato una buona dose di cavalli passando dai 160 della XK 120 (raggiungibili a 5.200 giri /minuto) ai 190 a 5.500 giri ottenuti sostanzialmente grazie a nuovi alberi a camme. Non solo. Se ci si trova di fronte ad un numero di motore con il prefisso "S" davanti alla serie di cifre, significa che il propulsore in questione monta la testa cilindri del tipo C, con potenza salita a 210 CV. Se invece il prefisso è "A", la XK 140 in questione è una "Special Equipment" (come quella del nostro servizio fotografico): all'esterno, quest'ultima la si può riconoscere dai fari antinebbia anteriori, dai getti per lavare il parabrezza, dai due terminali di scarico e dai cerchi a raggi.

Un'altra miglioria apportata sui modelli 140 riguarda lo sterzo. Il sistema è sempre a pignone e cremagliera, ma ora una serie di supporti in gomma limitano notevolmente le reazioni delle asperità della strada sul volante.

Caratteristiche tecniche Jaguar XK 140 FHC (1955)

Motore

anteriore longitudinale, 6 cilindri in linea, 3442 cm³, alesaggio e corsa 83x106 mm, rapporto di compressione 8:1, potenza massima 190 CV a 5.500 giri/minuto (210 CV a 5.750 giri/minuto per la versione "Special Equipment") due alberi a camme in testa, due carburatori orizzontali S.U.

Trasmissione

trazione posteriore, frizione Borg & Beck monodisco a secco, cambio a 4 rapporti con overdrive

Freni

a tamburo sulle quattro ruote con impianto idraulico

Sospensioni

anteriori indipendenti con barre di torsione, ammortizzatori telescopici idraulici e molle elicoidali; posteriori a balestra semi ellittica, ammortizzatori telescopici idraulici



Sterzo
vite e pignone
Telaio
longheroni in acciaio con traverse
Dimensioni e pesi
lunghezza massima 4,47 m, larghezza massima 1,64 m,
passo 2,591 m, carreggiate ant. e post. 1,308 m, peso a
secco 1.422 kg

