JAGUAR

RCforum.ru

Легендарные автомобильные марки

Автомобили «Ягуар»

Тим Ламберт

Неотек Электро

RCforum.ru

ISBN 5-9245-0001-2

Автор и издатель хотели бы выразить глубокую признательность Фредерику Ли *(National Motor Museum)*, Анне Гаррис *(Jaguar Daimler Heritage Trust)*, а также Тому Кенту *(Automobilia Press)* и Кристиану Л.Уиндею *(Jaguar Brussels)* любезно предоставившим историческую информацию и фотоархивы.

Ламберт Тим.
Автомобили «Ягуар».
Из серии *Легендарные автомобильные марки*
СПб., Неотек Электро, 2000.
152 стр., 295 илл. (260 – цв.).

Книга представляет собой историю автомобильной марки «Ягуар» и рассказывает о развитии компании на протяжении почти восьмидесяти лет, спортивных достижениях «Ягуар», включая семь побед на знаменитой гоночной трассе в Ле-Мане. Рассматриваются исторические и технические аспекты приблизительно пятидесяти моделей «самой британской марки». Книга содержит большое количество цветных иллюстраций.

Издательство «Неотек Электро».
Санкт-Петербург, 2-й Муринский пр., 49. Тел. (812) 321-61-11

Лицензия ЛП № 000265 от 30 сентября 1999 г.
Формат 90x60 1/8. Бумага мелованная LumiArt. Печать офсетная.
Усл. печатных листов 19. Тираж 3000 экз. Заказ № 2189

Отпечатано с готовых диапозитивов в ОАО «Иван Федоров».
191119, Санкт-Петербург, ул. Звенигородская, 11.

Охраняется законом Российской Федерации об авторском праве.
Воспроизведение всей книги или любой ее части в какой-либо форме, в том числе электронной, запрещается без письменного разрешения издательства. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.

Цветоделение: издательство «Концерт».
Санкт-Петербург, ул. Моховая, 15. Тел. (812)320-77-94.

© *Tim Lambert, 1999*
© Тим Ламберт, 1999
© Неотек Электро, 2000

Книга напечатана на бумаге LumiArt, плотностью 115 г/кв. м.,
поставленной фирмой «Берег». Санкт-Петербург, наб. Робеспьера, 8.
Тел. (812)329-91-91. http://spb.bereg.net

RCforum.ru

ПРЕДИСЛОВИЕ

Вряд ли следует признавать бесспорным мнение, что «ягуары» абсолютно не пригодны к российским условиям. Скверное состояние дорог и суровый климат, действительно, не самая лучшая среда для легкового автомобиля. Но «кошки», построенные в Ковентри, вполне способны состязаться в выносливости с любой другой машиной, при этом они обладают собственным элегантным стилем, которому все остальные могут только позавидовать.

Иногда «ягуары» выживают в гораздо менее приспособленных для автомобилей местах, чем Москва или Петербург. Случилась и такая история: дело было в середине шестидесятых, на борту транспортного самолета «дакота», пересекавшего пространство над Центральной Америкой, находились коробки с бананами и платформа с *Jaguar Mk. II*. Бушевала гроза, самолет терпел бедствие, теряя высоту. Отчаявшийся экипаж стал освобождаться от груза… Несколько лет спустя американская этнографическая экспедиция случайно наткнулась в джунглях на неизвестное индейское селение. На маленькой площади среди тростниковых хижин возвышался помост, окруженный пирамидами из свежих фруктов, а на помосте, стоял *Jaguar Mk. II*, украшенный гирляндами орхидей. Машина прекрасно сохранилась, по крайней мере кузов и детали хромированной отделки, особенно ярко сияла фигурка ягуара, застывшего в прыжке. Ягуар оказался тотемом племени…

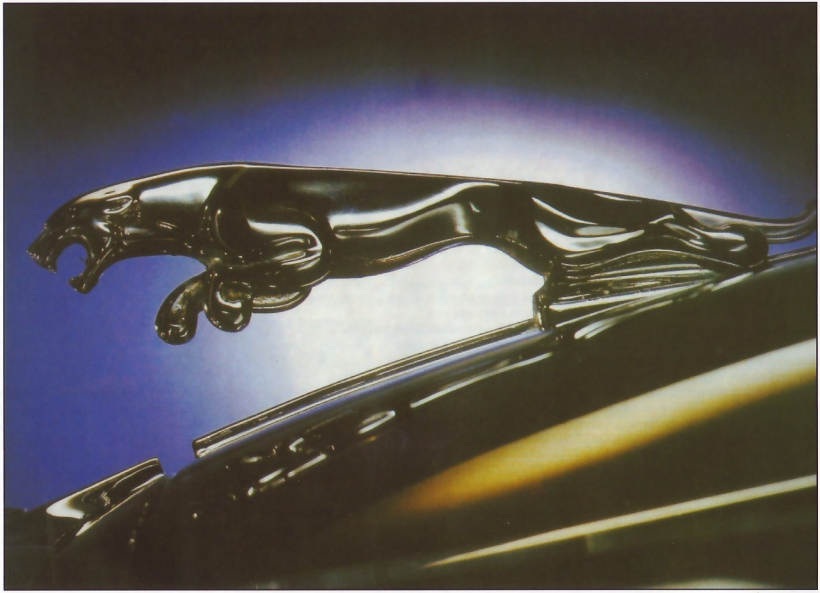
Пусть скептики говорят, что это всего лишь легенда. Но и они должны согласиться, что тщательный уход и трепетное отношение, близкое к поклонению, намного продлевают жизнь автомобиля. Разумеется, содержание «ягуара», красивой и роскошной машины, потребует некоторых жертвоприношений. Наверное, так можно назвать серьезные расходы. Что ж, во всем мире находится немало желающих…

Если Вам доставляет удовольствие ездить на «ягуаре», или Вы мечтаете купить такой автомобиль, или Вам просто нравится, как он выглядит, тогда, хочется надеяться, Вам будет интересно познакомиться с этой книгой.

Тим Ламберт

Автор искренне благодарит свою жену Елену, которая занималась переводом, редакцией и оформлением макета, а также петербургского издателя г-на Дмитрия Осипова, поддержавшего проект. Без их участия выход этой книги на русском языке был бы невозможен.

RCforum.ru



RCforum.ru

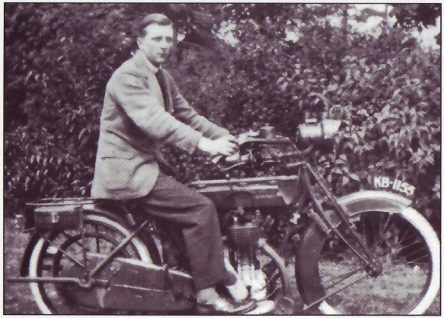
ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

Блэкпул – небольшой город в графстве Ланкашир, на берегу Ирландского моря, в 40 милях севернее Ливерпуля, примерно настолько же удаленный от Манчестера и Лидса. Как и в наши дни, в конце девятнадцатого века это был морской курорт, пользующийся популярностью у британцев благодаря мягкому климату, живописному «променаду», протяженностью в семь миль и Блэкпул Тауэр, очень похожей на Эйфелеву башню, только пониже, высотой примерно в 150 метров. В теплое время года для увеселения публики работали аттракционы, под открытым небом звучала музыка многочисленных оркестров, одним из которых дирижировал приезжавший на гастроли ирландец по имени Уильям Лайонс. И город, и люди понравились Лайонсу. После нескольких сезонов Блэкпул стал его постоянным домом, а местная уроженка Минни Баркрофт – его женой.

Лайонс писал музыку, временами возвращался к дирижированию, а также занялся бизнесом, который представлял собой небольшой магазин по продаже музыкальных инструментов и граммофонов. У Минни и Уильяма Лайонс было двое детей, старшая дочь Кэрол и сын, тоже Уильям, появившийся на свет четвертого сентября 1901 года.

По воспоминаниям современников, в школе, а позже и в колледже Арнольд Хауз, Уильям-младший учился довольно средне, как это часто бывает с великими людьми, хотя и не только с ними. Он отличался больше спортивными успехами и приобрел известность как хороший бегун. А еще техника привлекала Уильяма с подросткового возраста, его энтузиазм в отношении мотоциклов был настолько велик, что отец устроил семнадцатилетнего сына после окончания колледжа на работу в механические мастерские *Crossley* в Манчестере, которые к тому времени, в конце первой мировой войны, занимались выпуском небольших грузовиков для военных нужд. К неудовольствию родителей, Уильям-младший там не задержался и вернулся домой.

Юноша мечтал о собственном деле и, глядя на музыкальный бизнес отца, всерьез думал о производстве граммофонов, вещи тогда чрезвычайно популярной. Останавливало то, что в предложении граммофоны уже имелись, да еще и в избытке. К тому же мотоциклы привлекали Уильяма гораздо сильнее. Один из знакомых отца, Джек Маллалье, обратил внимание на интерес к технике со стороны молодого Лайонса и взял его на работу в качестве младшего продавца в гараж *Brown&Mallalieu*, который занимался тут же, в Блэкпуле, продажей и обслуживанием легковых автомобилей марки *Sunbeam*. В этом гараже у Лайонса было много самых разных обязанностей, ему довелось побывать и мойщиком, и шофером, и механиком. Вскоре он сумел приобрести свой самый первый автомобиль, изрядно подержанный довоенный *Buchingham*, который, правда, вскоре продал, вернувшись к мотоциклам.

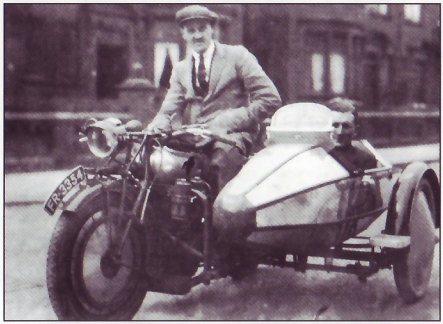


RCforum.ru

Только что закончившаяся первая мировая война несколько затормозила эволюцию автомобиля, в то же время доказав огромную роль автотранспорта в системе коммуникаций. Автомобильный парк Британии насчитывал уже около 150000 единиц, но машина все еще продолжала быть доступной только для богатых. Между тем спрос на механические средства передвижения постоянно возрастал, причем из-за дороговизны автомобиля все большее распространение получали мотоциклы, обычно с коляской, и трехколесные экипажи. Налоговую политику британского правительства нельзя было назвать благоприятствующей для развития автомобилизма. Когда почти сразу после войны *Ford* открыл в Манчестере завод по сборке недорогой модели *T*, мощностью в 33 000 машин в год, правительство ввело *Horse Power Tax*, налог, который не только ударил по дорогим *Rolls-Royce*, *Napier*, но и способствовал переносу популярности с *Ford T* на *Morris Cowley*, маленький недорогой автомобиль, легкий в управлении, но с летаргической, даже по тем временам, динамикой.

В середине 1921 года молодой Лайонс познакомился с новыми соседями, семьей Томаса Уомсли, занимавшегося торговлей углем. Они переехали в Блэкпул из Стокпорта. Младший Уомсли, Уильям, воевал в полку Чеширских йоменов, и вернулся с фронта с ранением в ногу. Он оказался талантливым механиком, который занимался сначала велосипедами, потом мотоциклами. Чтобы катать девушек, Уомсли смастерил мотоциклетную коляску, *sidecar*. Позже он изготовил еще две, по заказам друзей, что навело его на мысль, что можно зарабатывать деньги на своем хобби. Так Билл Уомсли стал производить мотоколяски в гараже дома, владельцем которого был некто Джордж Уильям Сваллоу. Одну из этих мотоколясок купил и молодой Лайонс. Общее увлечение техникой быстро сблизило двух Уильямов; хотя Уомсли был на десять лет старше, именно Лайонс, уже получивший как продавец первые деловые навыки, увидел коммерческие возможности этих мотоколясок из полированного алюминия, с дирижаблеподобным корпусом, что умно напоминало покупателю о передовой технической мысли.

В начале 1922 года Лайонс оставил работу у *Brown&Mallalieu*. Вскоре, при поддержке Лайонса-старшего, была основана компания *Swallow Sidecar Company*, начавшая жизнь в арендованном помещении площадью десять квадратных метров. Партнеры определили для себя зарплату, по шесть фунтов в неделю, и поставили целью выпускать еженедельно 10 мотоколясок, для чего были наняты четыре работника. Рабочей силой были молодые люди, в возрасте от 15 до 20 лет, например, назначенному продавцом Уайттекеру было всего 17, и заняты они были поначалу не более двух дней в неделю. Заметим, что первые месяцы существования маленького предприятия все финансовые документы подписывал отец Лайонса, потому что Уильям-младшему еще не было 21 года. Оба директора лично испытывали изделия компании на любительских соревнованиях.



Swallow Sidecars

Модель 1 была скромно и просто названа *Coupe Sports De Luxe*, для нее использовался восьмигранный дизайн, именуемый Уомсли не иначе как «стокпортский цеппелин», материалом служили полированные алюминиевые панели. Выпускалась до 1927 года, по цене 28 фунтов.

Модель 2, получившая название *Light Weight De Luxe*, представляла собой пятигранник, коляска весила всего 45 кг благодаря упрощенной конструкции, цена также была существенно ниже, 22 фунта 10 шиллингов.

RCforum.ru

Модель 3 просуществовала лишь считанные дни и сразу появилась модель 4 *Super Sport*, самая популярная, внешне похожая на модель 2, но длиннее, 215 см против 180 см. Цена составила 23 фунта 10 шиллингов, а за дополнительные три фунта можно было получить складной мягкий верх (с окошечками!). Выпускалась до 1930 года.

Модель 5 так и называлась, *Sports Model*, она получила округлое целлулоидное ветровое «стекло», впервые на продукции *Swallow*, стоила столько же, как модель 4.

Модель 6, очень легкая, предназначалась для участия в гонках на мотоциклах с коляской и имела цену 15 фунтов, как и модель 7 *Semi Sports*, просуществовавшая до 1936 года. С 1929 года ее стоимость понизили до 12 фунтов 12 шиллингов, причем еще за 15 шиллингов можно было заказать дверцу.

Модель 8 *Kenilworth* дебютировала в 1934 году, она имела второе, откидное сиденье, а на следующий год была выпущена модель 9 *Bedford*, тоже двухместная, с обрамленным ветровым козырьком. Модели 10 и 11 *Avon* отличались хромированной отделкой, а на модели 11A *Godiva Coupe* в 1939 году установили настоящее ветровое стекло.

Модель 12 *Marlow* была одноместной, но с откидным детским сиденьем. На *Swallow* не захотели выпускать модель с номером тринадцать, поэтому следующей модели *Donington* присвоили номер 14, но все равно она производилась очень недолго.

В 1936 году в программе появилась модель 15 *Ranelagh Saloon*, самая дорогая, ценой в 31 фунт 10 шиллингов.

Вообще сохранилось крайне мало сведений об этих мотоколясках и количестве их выпуска, известно лишь, что для военных нужд в годы второй мировой войны компания *Swallow* произвела 9000 мотоколясок.

После войны этот бизнес был продан.

В 1924 году Уильям Лайонс женился на девушке по имени Грета Браун, тоже из Блэкпула. В этом же году на рынке появился автомобиль *Austin Seven*, маленький, но «настоящий», со всеми присущими большим машинам атрибутами, быстро завоевавший популярность. Покупатель стал постепенно отворачиваться от трехколесных экипажей и мотоколясок, ему уже требовались не только экономия и свобода передвижения, но и надежность, комфорт, даже респектабельность. Одну из таких машин купил и Лайонс, он мог себе это позволить, мотоколяски от *Swallow* продавались хорошо. Внутри фирмы между тем произошло некоторое перераспределе-

RCforum.ru

ние обязанностей, поскольку Уомсли по своему складу был в первую очередь механиком, а Лайонс, как становилось ясно, обладал замечательной деловой хваткой. В 1926 году партнеры купили гараж на Кокер-стрит у разорившегося бизнесмена, причем часть деревянного пола второго этажа была немедленно разобрана и использована для строительства мотоколясок. Над новым гаражом появилась вывеска со слегка видоизмененным названием *The Swallow Sidecar and Coach Building Company.*

Осенью того же года, один из бывших работников компании, Джексон Бразерс, заказал у *Swallow* новый кузов для своего разбитого в аварии открытого *Talbot*. Так Лайонс и Уомсли на практике убедились, что могут производить не только мотоколяски. Они решили изготовить улучшенную версию популярного *Austin Seven*, опыт эксплуатации которого уже имели. Однако, чтобы построить автомобиль недостаточно создать кузов, требуются шасси и мотор. И вот в январе 1927 года старый знакомый Уильяма Уомсли по имени Стэнли Паркер, дилер *Austin* и *Morris*, за сто фунтов продал компании *Swallow* новенькие шасси и двигатель *Austin Seven*.

Надо сказать, что эти компоненты к тому времени использовались многими кузовными ателье, в том числе такими известными, как *Gordon England* или *Hughes*, так что дебютная идея была вовсе не оригинальной, зато плодотворной.

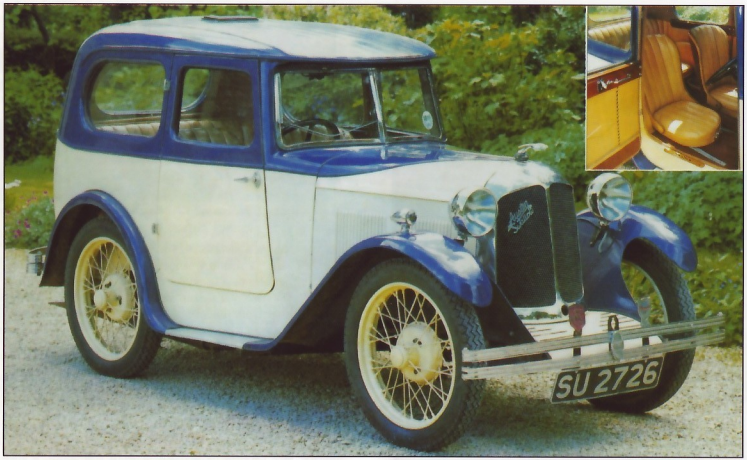
Весной 1927 года *Swallow* представила вниманию публики свой первый автомобиль, двухместный *Austin Swallow* с алюминиевым кузовом, с капотом, украшенным изображением ласточки (*swallow*). Сразу стали поступать заказы, но в течение этого года машина производилась в помещении, где можно было одновременно собирать не более двух единиц, что означало всего 14 в неделю, потому что работы велись почти без выходных. В августе компания выпустила первый *Morris Cowley-Swallow*, где применялся «продукт конверсии», артиллерийские колеса, что по тем временам не было чем-то необычным. Но первенец, *Austin Swallow*, продавался значительно лучше, особенно четырехместная модификация. На рынке просто не оказалось ничего, что могло бы соперничать с этой маленькой машиной по комфорту, продуманности деталей, тщательности сборки и стильной внешности – по цене ниже 200 фунтов. К середине двадцатых годов в Британии уже насчитывалось более 600000 автомобилей, но, в общем, местные модели не блистали техническими новшествами, как, скажем, американский *Chrysler Six*, получивший гидравлические тормоза для всех четырех колес, или как *Duesenberg*, который одним из первых, наряду с *FIAT*, установил компрессор

для использования заимствованного из авиации турбонаддува, или как французский *Bugatti*, имевший алюминиевые колеса с интегрированными барабанными тормозами.

Austin Swallow

Как уже отмечалось, *Austin Seven* служил многим кузовными ателье и небольшим начинающим фирмам как основа для создания собственной машины. Таким был, например, первый автомобиль, выпущенный *BMW*, *Dixi*. Модель Лайонса–Уомсли отличалась от создания Херберта Остина округлым радиатором, измененным расположением фар и улучшенной отделкой салона, выполненной из качественной кожи. Запрашиваемая цена за первые, открытые машины составила 175 фунтов, за дополнительные 10 можно было заказать хардтоп с задним окошком из целлулоида. Сначала в салоне размещалось только два места, но уже к концу года *Austin Swallow* приобрел вид двухдверного четырехместного

RCforum.ru



салуна с фиксированной жесткой крышей. Предлагалась окраска в двух вариантах, сочетания кремового с бордовым или серого с темно-зеленым, с кожаным салоном, соответственно красного или зеленого цвета. Но бывали и исключения: одну из машин купил Его Высочество Султан Парана, для которого автомобиль был выкрашен в национальные цвета, пурпурный и черный. Хотя на прототипе боковые окна сдвигались назад, на коммерческой версии они опускались в дверцы. Лобовое стекло, как у многих других легковых машин эпохи, было вертикально разделено надвое, причем водительская половина состояла из двух частей, верхнюю из них можно было откинуть – в те времена это называлось вентиляцией.

Технические характеристики: мотор четырехцилиндровый, с расположением в линию, развивал 10,5 л.с. при 2400 оборотах в

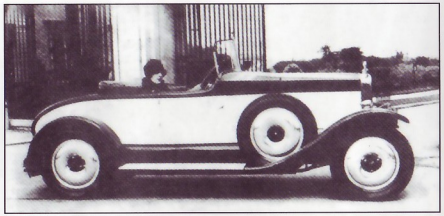
RCforum.ru

минуту, подвеска из поперечных балок, барабанные тормоза, ручная трехскоростная трансмиссия, привод задний, максимальная скорость 80 км/час, разгон до 60 км/час требовал 37 секунд.

Всего с мая 1927 года по август 1932 года было выпущено около 2500 единиц, из них порядка 800 в первоначальном двухместном варианте.

Morris Cowley-Swallow

В августе 1927 года журнал *Autocar* назвал *Morris Cowley Swallow* «недорогой спортивной машиной». Внешность сочетала несколько нелепый высокий капот и элегантно закругленный



багажник. Двухместная машина предлагалась в лондонском салоне Хенли в начале 1928 года за 220 фунтов, или за 235 – с хардтопом. Хотя за машину запрашивалась правильная цена, она ездила очень медленно, и конкурент в этом классе, *MG Oxford*, легко ее обгонял. Производился этот автомобиль только в Блэкпуле, до переезда в Ковентри, и поскольку Лайонс и Уомсли в нем разочаровались, был исключен из продукции. Всего за несколько месяцев выпустили приблизительно 40 единиц.

Первый крупный заказ поступил от известного лондонского автосалона, принадлежащего Херберту Хенли, он закупил 500 автомобилей *Austin Swallow*, требуя поставлять 20 машин в неделю. Отказаться от такого выгодного предложения было невозможно, однако сложившаяся ситуация требовала немедленного расширения дела. В 1928 году Лайонс нашел здание, подходящее своими размерами задачам компании, и арендовал его за 1200 фунтов в год. Располагалось это здание в районе Фолесхилл, город Ковентри, что в 140 милях от Блэкпула. Решение было принято быстро. Первое время после переезда, который состоялся в ноябре, Лайонс и Уомсли с семьями жили в отеле. Из 50 человек, работавших на *Swallow* в Блэкпуле, 32 получили приглашение последовать вслед за компанией в Ковентри. Лайонс ставил задачей выпускать не менее 50 автомобилей в неделю, и хотя персонал работал по 12 часов в день, часто без выходных, требовалось все больше новых людей.

RCforum.ru

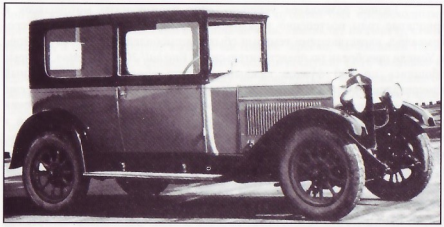
Британия находилась в тисках экономической депрессии, безработица, в двадцатые годы постоянно составляющая не менее 10 процентов, к началу тридцатых выросла уже до 20 процентов, найти работу представлялось почти безнадежным делом. Поэтому к воротам *Swallow* выстраивались длинные очереди желающих получить место. При приеме на работу Лайонс оказывал предпочтение отцам семейств, может быть потому, что сам недавно стал отцом. Численность рабочей силы через пару лет приблизилась к тысяче человек, а объем производства вырос до 100 автомобилей в неделю.

Успех *Austin Swallow* и расширение его выпуска не было в интересах Херберта Остина, поэтому Лайонс не смог достигнуть с ним соглашения о поставках шасси в необходимых количествах. Впоследствии Лайонс без видимого удовольствия вспоминал о ходе неудачных переговоров с Остином. Таким образом, требовалось обратиться к шасси других производителей, поэтому Лайонс и Уомсли охотно приняли предложение импортера фирмы *FIAT* Майкла Седжвика использовать шасси *FIAT 509A*, а кроме того, стало возможным строить машины также на шасси *Swift*. Все эти новые модели *Swallow* оставались двухдверными четырехместными автомобилями, выкрашенными согласно моде того времени в два цвета, с высоким качеством сборки и более изящным стильным оформлением, чем у многих других. Но вот улучшение по части скорости если и происходило, то только лишь когда удавалось достичь заметного уменьшения веса по сравнению с исходной моделью.

Осенью 1929 года на ежегодной выставке в Лондоне *Swallow* представила три образца своей продукции, кроме *FIAT-Swallow* и *Swift-Swallow* появилась также *Standard-Swallow*, модель чрезвычайно важная для компании, потому что моторы и шасси от *Standard* на долгий период стали основой для автомобилей, создаваемых *Swallow*.

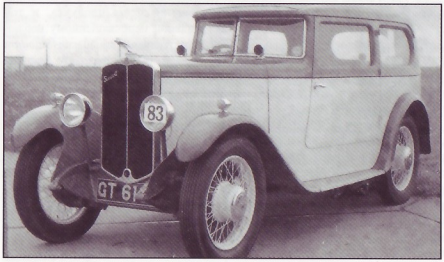
FIAT-Swallow

Один из результатов поиска шасси на замену *Austin Swallow*. Шасси *509A* тогда уже выходили из употребления, автомобили *FIAT* строились на шасси *514*. Машина дебютировала в июле 1929 года, по цене 260 фунтов – в соответствии, вероятно, с более крупными размерами, чем предыдущие автомобили фирмы. Особого признания этот автомобиль не снискал, выпуск составил около 50 единиц.



Swift-Swallow

Впервые был представлен на выставке осенью 1929 года, а выпускался с марта 1930 по апрель 1931 года, пока поставщик шасси, компания *Swift*, также располагавшаяся в Ковентри, не разорилась. Всего выпустили менее 100 единиц.



RCforum.ru

Автомобили «Ягуар»

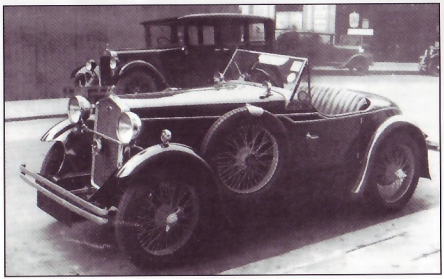
Бизнес развивался успешно, хотя производство мотоколясок в тридцатые годы постепенно теряло свое значение для *Swallow*, это перекрывалось нарастающими темпами сбыта автомобилей. В 1930 году Лайонс и Уомсли приобрели по представительскому *Vauxhall 20/60 Kingston*, которые обошлись по 600 фунтов каждый, но зато воплощали современный «американский» стиль. Тогда машины собственного производства были еще слишком маленькими для директорского транспорта. Вообще коммерческий успех вызывал разную реакцию у партнеров: Уомсли, более склонный к техническому творчеству, получал удовольствие от работы над дизайном, внедрением механических новинок, но когда речь заходила о расширении продаж, и, соответственно, расширении и переналаживании производства, дело казалось ему слишком рискованным и его энтузиазм испарялся. Появились разногласия, потому что Лайонс становился амбициозным бизнесменом, и с возрастанием делового опыта его амбиции отнюдь не уменьшались. Постоянный рост компании во время депрессии, когда всем производителям автомобилей приходилось очень трудно, свидетельствовал о незаурядности Лайонса в первую очередь как коммерсанта. Зато в программах испытаний наряду с профессиональными гонщиками принимали участие оба директора. И Лайонсу, и Уомсли нравилось выступать в гонках, которые получали все большее распространение.

С самых первых шагов в автомобилестроении Лайонс придавал особое значение соотношению запрашиваемой цены продукта, и той стоимостью, которая казалась наиболее реальной непосвященному наблюдателю. Самая дорогая модель *Swallow*, базирующаяся на шасси *Standard Ensign Six*, стоила 275 фунтов, но в рекламе отмечалось, что машина «смотрится на 1000 фунтов». Кроме того, реклама компании жонглировала такими фразами, как «комфорт», «прелесть», «грация», «идеальная машина по идеальной цене» и т.д.

В начале 1931 года построили *Wolseley Hornet-Swallow*, сначала открытую двухместную модель, к концу года появилась четырехместная версия, это были первые шестицилиндровые автомобили компании. Однако сотрудничество с *Wolseley* продолжалось всего два года. В то же время выпуск машин на базе *FIAT* и *Swift* был свернут. Производство *Austin Swallow* тем временем закончилось, таким образом, кооперация со *Standard Motor Company*, располагавшейся тут же в Ковентри, оказалась решающей. Лайонс выкупил здание, в котором располагалась *Swallow* и за 12000 фунтов купил соседнее, вдвое большее.

Wolseley Hornet-Swallow

Первая шестицилиндровая модель компании, вполне продуманная двухместная спортивная машина, выгодно отличавшаяся от предшественницы на базе *Morris*, хотя линия багажника очень похожа.



Осенью 1931 года появился четырехместный вариант. Обе версии продавались по цене 260 фунтов, всего с января 1931 по август 1933 года было выпущено около 530 единиц, из них 409 как четырехместные.

Standard-Swallow

Газеты отмечали «континентальный» стиль решетки радиатора, хромированную отделку кузова и полностью открывающуюся водительскую панель ветрового стекла. После осенней выставки 1929 года в продажу поступил автомобиль на базе шасси *Big Nine*, девять «налоговых» л.с., за 245 фунтов, а в мае 1931 года дебютировала шестицилиндровая, с объемом двигателя 2054 куб.см., модель на шасси *Ensign Six* по цене 275 фунтов. Выпуск составил 53

RCforum.ru

Big Nine и 56 *Ensign Six*. Вероятно, имелась возможность построить и продать гораздо большее количество машин *Standard-Swallow*, но к тому моменту Лайонс решил сосредоточиться на собственном автомобиле.

Лайонсу очень понравился внешний вид американского *Cord L-29*, авангардные линии и пропорции которого показались чрезвычайно привлекательными. Естественной реакцией было проектирование похожего автомобиля на основе шасси и шестицилиндрового двигателя, поставляемых *Standard*. Но когда приступили к созданию первых образцов, Лайонс, обычно очень здоровый человек, на месяц угодил в больницу. Дело заключалось в том, что потребовавшееся удаление аппендикса являлось в то время делом непростым и небезопасным. Вернувшись на фабрику, Лайонс увидел, что крыша задуманного им «обтекаемого» купе поднята на несколько дюймов по сравнению с тем, как планировалось – Уомсли решил пожертвовать внешностью машины, чтобы сделать более удобным процесс входа и выхода пассажиров. Произошла крупная ссора партнеров, к тому моменту уже долго назревавшая. И все равно представленный на ежегодной лондонской выставке в октябре 1931 года *SS1(Standard Swallow)* оказался самым низким британским автомобилем. Прием со стороны публики был превосходным, пресса пестрела выражениями «машина-мечта», «выглядит на тысячу, стоит триста!», а особый восторг вызвало настоящее кресло, невиданный тогда комфорт для водителя. Основой для этой модели послужили «16-сильные» и «20-сильные» моторы (имеется в виду не мощность, а категория налогообложения) и шасси. Причем Лайонс договорился с Джоном Блейком, управляющим директором *Standard*, об эксклюзивных поставках, так что эти двигатели и шасси не могли предоставляться другим производителям, а также частным лицам.

Одновременно дебютировала и более скромная модель, *SS2*, ценой в 210 фунтов, на базе «9-сильного» мотора и шасси *Standard*. В обоих автомобилях задние сиденья могли вместить только детей или багаж. Впрочем, за дополнительную плату в 10 фунтов стерлингов, предлагалась четырехместная компоновка салона, которая увеличивала пространство сзади, настолько же уменьшая его спереди.

Вообще компания *Swallow* еще не была среди ведущих, тогда на рынке относительно недорогих (7-9 «налоговых л.с.») легковых автомобилей лидировали *Ford* и *Morris*, в среднем секторе (10-12 «налоговых л.с.») тот же *Morris*, *Austin* и *Vauxhall*, машины с мощностью 16 «налоговых л.с.» и выше предназначались богатым, способным купить *Rolls-Royce*, *Napier*, *Lagonda* или *Bentley*. Однако не надо забывать, что в описываемое время было очень много людей, для которых даже билет на трамвай относился к категории люкс.

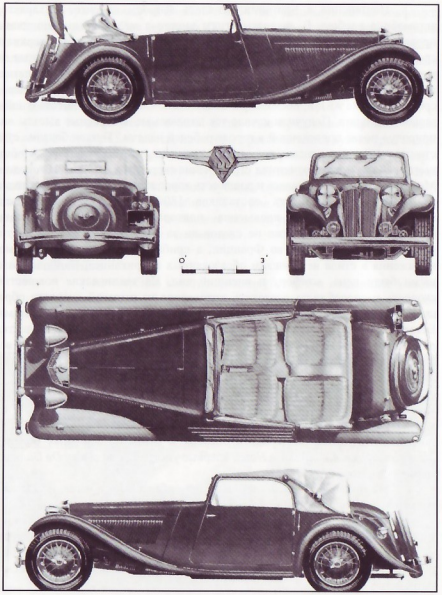
Несмотря на то, что машины раскупались очень хорошо, ровно через год, на выставке 1932 года, *SS1* появился в измененном виде, линия крыши теперь полностью отвечала пожеланиям Лайонса, колесная база увеличилась на 7 дюймов, появились новые крылья, внешние пропорции улучшились, и салон свободно вмещал четырех взрослых. *Daily Mail* написала, что вид у машины теперь «не на 1000, а на полторы тысячи фунтов», но, в свою очередь, и базовая цена выросла с 310 до 325 фунтов. А *SS2* получил новую, четырехскоростную коробку передач. Пресса была полна хвалебных отзывов о комфорте, вместимости, управляемости и скорости новых *SS*, хотя на самом деле моторы *Standard*, с обычным по тем временам параллельным расположением в боковой камере блока цилиндров впускных и выпускных клапанов, являлись скорее сдерживающим фактором. В январе 1933 года журнал *Motor* назвал *SS1* самым красивым спортивным автомобилем в мире.

RCforum.ru

SS1

Технические характеристики варианта «16 л.с.»: двигатель с расположенными в линию шестью цилиндрами рабочим объемом 2054 куб.см. развивал мощность в 45 л.с. при 3800 об/мин., подвеска рессорная, барабанные тормоза, ручная четырехскоростная трансмиссия, привод задний, максимальная скорость 113 км/час, разгон до 80 км/час занимал 20 секунд.

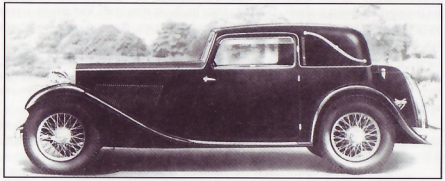
RCforum.ru

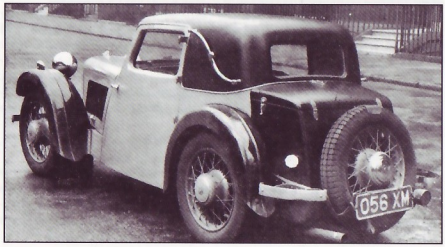


Общий выпуск с 1931 по 1936 год составил 3605 единиц, из них около 500 первоначального вида с относительно высокой линией крыши.

SS2

Этот купе с правильными пропорциями имел четырехцилиндровый мотор объемом 1006 куб.см., а с 1933 года также моторы в 1343 куб.см., с 1934 года был трансформирован в четырехместный салон, а также кабриолет. *SS2* не превосходил своих конкурентов по





RCforum.ru

ходовым качествам, а стоил нисколько не меньше, поэтому коммерческий успех можно назвать весьма ограниченным, всего с 1931 по 1936 год выпустили 1800 единиц.

В 1932 году первые сорок *SS1* были проданы на экспорт, на следующий год это число выросло до 131, появились агенты на континенте, в Швейцарии, Бельгии, Голландии, Португалии, Дании и Австрии. Еще не возникло никакого экспортного департамента, политикой продаж за границу занимался сам Лайонс или его многолетний доверенный секретарь Элис Фентон, которая также почти неизменно оказывалась за рулем новых моделей на рекламных фотографиях. Покупателям не было известно, что она не умела управлять машиной. Водительскую лицензию мисс Фентон получила уже после второй мировой войны.

На британском рынке продажей *SS* занималось около сотни агентов, 18 крупнейших из них назывались дистрибьюторами. В 1931-32 финансовом году (который начинался тогда с первого августа) компания получила прибыль двенадцать с половиной тысяч фунтов.

В марте 1933 года были построены первые кабриолеты *SS1*, два из них получили директора компании, Лайонс выбрал себе черный автомобиль, а Уомсли бежевый.

В этом году сразу пять частных владельцев *SS1* приняло участие в труднейших горных ралли *Alpine Trial* в Австрии, лучший из них занял 14-е место, что считалось скорее успехом на этих соревнованиях, где доминировали *Bugatti*. Но Лайонс был очень недоволен, становилась очевидной необходимость переделки или замены двигателя. Начались переговоры с американской фирмой *Studebaker*, которые, правда, не привели к соглашению. Утешало, что годовая прибыль составила двадцать две тысячи фунтов.

В октябре 1933 года Лайонс зарегистрировал вспомогательную компанию, акционерное общество *SS Cars Limited* с капиталом в 10000 фунтов, в акциях по одному фунту.

На следующий год в *Alpine Trial* лучший из *SS1* стал четвертым, пропустив вперед только два *Hotchkiss* и *Panard*.

Вскоре для более полного удовлетворения покупателей-энтузиастов и улучшения связей с клиентами был образован *SS Car Club*, президентом которого стал Лайонс, и начался выпуск журнала *SS Magazine*. Лайонс понимал, насколько важны те люди, которые заказывают машину второй раз, и стремился создать круг постоянных покупателей.

Постепенно в Британии менялись запросы клиентов и характер автомобиля вообще. В двадцатые годы вместе с маленькими машинками продавались тяжелые, громоздкие и самодовольные экипажи для верхнего среднего класса, но наряду с ними были и очень дорогие и изысканные по технике и комфорту *Lagonda*, *Rolls-Royce* и импортные *Talbot*. В тридцатые, несмотря на массовую безработицу, быстро расширялось представление о среднем уровне жизни, поскольку в целом экономика росла, а вместе с ней и заработная плата. Получили начало так называемые воскресные выезды «на природу» после проведенной в городе рабочей недели. Галлон бензина стал стоить столько же, сколько час оплаты труда тех, кто был счастлив вообще иметь работу. Власти отменили ограничение скорости в 30 миль за городом. Медленно, но все улучшалась и росла сеть дорог, к середине тридцатых годов их общая протяженность составляла 180000 миль, а численность автомобильного парка превысила полтора миллиона. Приоритеты британского покупателя уже не следовали за простотой вкусов на континенте, в первую очередь во Франции, а приближались к желаниям самовыражения в стиле не слишком образованных американцев. Наиболее важными были цена, комфорт и внешний вид. На технические новшества, скорость и способность сохранять управление на высокой скорости обращалось мало внимания. Мощность двигателей ограничивалась налогами. Естественно, что дизайн отражал вкусы публики, хромированные решетки радиаторов становились все крупнее, линия капота все выше, сам капот все длиннее, что должно было говорить о мощи, даже если под капотом вполне могло разместиться не один, а целых два мотора.

В то же самое время в Германии, используя автогонки как инструмент нацистской пропаганды, внедряли такие прогрессивные технологии, как, например, дифференциал противоскольжения *ZF*, экспериментировали с покрышками разной размерности спереди и сзади на гоночных болидах *Mercedes-Benz* и *AutoUnion*, а *Horch* впервые употребил подвеску *De Dion* для массового автомобиля.

На гоночных трассах немцы стали побеждать все чаще, испытывая значительное сопротивление только со стороны *Alfa Romeo*.

Некоторые французские машины имели передовую электромагнитную коробку передач *Cotal*, рычаг которой по размерам и легкости переключения больше всего напоминал соломинку для коктейлей и располагался обычно рядом с рулевой колонкой, это было своего рода полуавтоматическое устройство.

RCforum.ru

Внутри руководства *Swallow* в 1934 году вспыхнул новый конфликт: Уомсли построил на базе серийных *SS1* две открытые двухместные машины, со спортивным характером и агрессивным внешним видом. Проблема заключалась в том, что Уомсли создавал свое творение, использовал материалы и привлекал рабочих без ведома партнера. Несмотря на напряженность в директорате, в истекшем финансовом году прибыль достигла весомых тридцати семи тысяч фунтов.

На осенней выставке была полностью продемонстрирована линия *SS*, четыре мотора и два шасси, на которых располагались кузова трех видов: купе, салун (принятый в Британии эквивалент термину «седан», распространенному в Америке и Франции) и турер (по континентальной терминологии «кабриолет»). Кроме того, внимание публики привлекал построенный на тех же агрегатах обтекаемый автомобиль *SS Airline*. Внешность этой машины не отвечала вкусам Лайонса, ее появление явилось уступкой Уильяму Уомсли.

Эта уступка оказалась последней.

SS Airline

Автомобиль сочетал механику от *SS1* и созданный Уомсли «аэродинамический» кузов, название перекликалось с очень модной авиационной темой. Цена составила 360 фунтов. Всего с конца 1934 по 1936 год выпустили 625 единиц.

В ноябре 1934 года состоялось первое годовое собрание акционеров *SS Cars Ltd.*. На собрании было объявлено о прекращении партнерства Лайонс – Уомсли, и Уильям Уомсли сам подтвердил свою отставку. Было решено увеличить капитал компании до 30000 фунтов путем выпуска 80000 новых ординарных акций по пять шиллингов.

В январе 1935 года состоялось оформление компании, включившей в себя *SS Cars Ltd.* и *Swallow Coachbuilding Company* с общим капиталом в 180000 фунтов. С этого времени счета компании переместились в респектабельный *Lloyds Bank*. Лайонс стал председателем совета директоров и управляющим директором, а начинавший как продавец 13 лет назад Артур Уайттекер получил пост генерального менеджера. На должность главного инженера пригласили Уильяма Хейнеса из компании *Humber*. Конечно, совсем незамеченным прошло поступление на работу машинистом 15-ти летнего Джима Рэндла, которому было суждено занять важное место в истории *Jaguar Cars*.

Что касается Уильяма Уомсли, он ушел в отставку, получив свою долю. Уомсли сыграл значительную роль в развитии фирмы, активно участвовал в создании мотоколясок и автомобилей, но не обнаружил в себе ни способности, ни желания управлять большой открытой компанией. В дальнейшем он с переменным успехом занимался производством трейлеров и прицепов. У.Уомсли скончался 4 июня 1961 года.

Вернемся в 1935 год, в начале которого автомобили *SS* впервые были показаны в Соединенных Штатах, на нью-йоркской выставке. В марте британская публика познакомилась со спортивной машиной *SS90*, на укороченной базе от *SS1*, многие говорили, что она очень похожа на те два образца, которые «подпольно» год назад изготовил Уомсли. Объявленная цена составила 395 фунтов, в то время как подобные автомобили конкурирующих производителей стоили от 500 фунтов и выше.

SS90

Есть доля иронии в том, что именно Уомсли создал первую из настоящих спортивных машин фирмы, которые с того времени всегда отличались элегантным и пропорциональным кузовом с длинным капотом. В коммерческой политике Лайонса такие модели играли второстепенную роль, но он, по-видимому интуитивно, уделял им большое внимание и считал важнейшей частью имиджа компании. Название *«90»* отражало максимальную скорость в милях.

RCforum.ru

Технические характеристики: шестицилиндровый мотор объемом в 2663 куб. см. со степенью компрессии 7:1 развивал 70 л.с. при 4000 об/мин., подвеска рессорная, привод задний, трансмиссия ручная четырехскоростная, барабанные тормоза, максимальная скорость 144 км/час, разгон до 96 км/час (60 миль в час) занимал 17 секунд.

Автомобиль производился несколько месяцев в 1935 году, всего изготовили 23 единицы.

Надо сказать, что название *SS* уже не нравилось Лайонсу, главным образом потому, что слово *Standard* было более известно и звучало как вместе со *Swallow*, так и без него. У постоянно занятого Лайонса не имелось возможности найти время, чтобы сконцентрироваться на названии, и по его просьбе рекламное агентство *Nelson* подготовило список возможных наименований, включавший, среди прочего, имена животных, птиц и рыб. Уильям Лайонс остановил свой выбор на слове «ягуар».

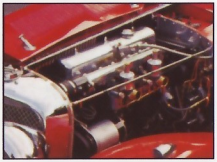
В середине года *SS90* получил новый двигатель и стал именоваться *SS Jaguar 100*, впоследствии оказалось, что это был самый знаменитый довоенный автомобиль компании. Грубая, даже хамская машина, для высокочек – так считали тогда очень многие. Критика со стороны автомобильных снобов вызывалась тем, что такую мощную машину с впечатляющей броской внешностью мог купить человек, имевший довольно заурядные доходы. Возможно, что большие передние крылья могли способствовать эффекту подъема на большой скорости, зато вид получился сногсшибательный. Фактически, цена была небольшой: в 1935 году 395 фунтов, то есть вдвое дешевле, чем *Alfa Romeo*. Оказалось, что ничего сравнимого по стоимости, обладающего и мощностью, и стильной внешностью, просто нет. Знаменитые *Bentley* уже вымирали как истинно спортивные машины, а *MG* были чересчур маленькими и скромными. *SS100* прекрасно занял место на рынке, хотя и довольно ограниченном.

Однажды Лайонс сам выиграл гонку в Донингтоне на *SS100*, а на трассе Брукландс машина развила скорость 125 миль в час, то есть свыше 200 км в час. *SS100* не был таким современным, как *BMW328*, однако очень немногие спортивные автомобили смогли бы повторить его рекорд в *Alpine Trial*, когда в процессе гонки он побил сразу шесть этих *BMW*.

SS Jaguar 100

Начиная с этой машины, мощность двигателя стала соответствовать качеству дизайна. Лондонский специалист Гарри Уислейк пообещал Лайонсу создать головку цилиндров с расположен-

RCforum.ru



ными в ней клапанами и распредвалом над ними, передовую тогда конструкцию, которую возможно было бы «скрестить» с шестицилиндровым блоком от *Standard*. Результаты получились превосходные, мощность поднялась с 70 до 103 л.с. Лайонс чрезвычайно обрадовался, ведь это оказалось примерно на десять процентов лучше, чем он ожидал.

Внешне *SS Jaguar 100* отличался огромными тормозными барабанами *Girling* и массивными фарами *Lucas*. С двигателем объемом 2,7 литра, оснащенным двумя карбюраторами *SU* и мощностью 103 л.с. он стоил 395 фунтов, а топ-версия, с мотором объемом 3,5 литра и мощностью 125 л.с., появившаяся в 1938 году, продавалась по цене 445 фунтов. С этим двигателем автомобиль мог развивать максимальную скорость 163 км/час (101 миля) и разгоняться до 96 км/час за 10,4 секунды. У «младшего брата» этот разгон требовал 12,8 секунды, все равно очень серьезно по тем временам.

Даже в середине девяностых годов тестирующие эту машину журналисты отмечали, наряду с примитивной подвеской и очень тяжелым сцеплением, превосходную отзывчивость рулевого управления и высокую эффективность тормозов. Неслучайно, что многочисленные реплики автомобилей того времени, появившиеся на рынке в семидесятые годы, наиболее удачными из которых признаны изделия фирмы *Panther*, повторяют именно *SS Jaguar 100*, архитипичного представителя лучших образцов своего класса.

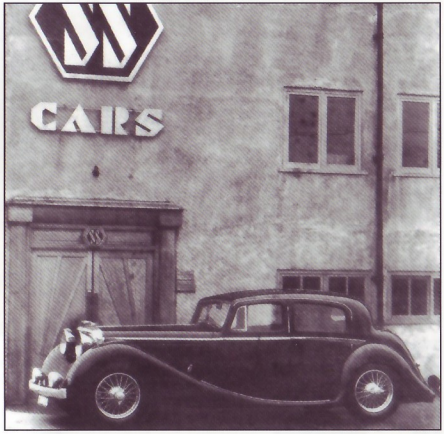
Всего с 1935 года и до второй мировой войны было выпущено 314 единиц, из них 116 с мотором в 3,5 литра. В общей сложности 50 экземпляров отправились на экспорт.

Прибыль компании в непростой год реорганизации, после ухода Уомсли, тем не менее, составила свыше двадцати четырех тысяч фунтов стерлингов.

RCforum.ru

Незадолго до ежегодной выставки, 21 сентября 1935 года в лондонском отеле *Mayfair* прошла презентация новой модели – *SS Jaguar Saloon*, которым Лайонс и его люди по праву могли гордиться. Пресса отмечала выделяющуюся внешность, превосходную мощность и привлекательную цену, 385 фунтов. Позже, на октябрьской выставке *SS Jaguar* разделил успех с *Triumph Dolomite*, у последнего хромированная решетка радиатора была еще крупнее, но зато на «ягуарах» стояли новые мощные моторы, которые строились под руководством Билла Хейнеса и с помощью Гарри Уислейка.

Уильям Лайонс всегда знал, что именно хотел от своих автомобилей. Реклама 1936 года заявляла, что новый *SS Jaguar* «быстрый как ветер, тихий как тень». Действительно, за сущие 385 фунтов покупатель получал элегантную машину, способную разгоняться до 85 миль в час. И даже до того, как машина достигала этой скорости, владелец хорошо чувствовал себя за рулем. Возможно, в наше время кабина кому-нибудь покажется тесноватой, как и у большинства тогдашних моделей, но это гораздо легче переносить в окружении качественной кожи, сидя напротив полной приборов панели полированного дерева, наверное, даже более элегантной, чем сам автомобиль. Хотя механическая конструкция казалась достаточно обычной, все же это было первое самостоятельно выполненное шасси *Jaguar*. Вернемся к рекламе: «я хотел иметь машину, способную выстоять в снежном испытании альпийского ралли, годную к кольцевой гонке, проходя круг в Брукланде на скорости 100 миль в час, машину, которая может выиграть конкурс красоты, настоящую высокомощную машину, но не за заоблачную цену – поэтому я купил *Jaguar*».



SS Jaguar

Как уже отмечалось, автомобиль обладал одним из лучших и передовых дизайнов своей эпохи. Основной производственной версией стал салун, предлагался также турер. По-прежнему кузовные панели крепились к деревянному каркасу. Наряду с машинами, оснащенными новыми шестицилиндровыми двигателями, за 295 фунтов можно было купить вариант с четырехцилиндровым мотором *Standard* объемом 1608 куб.см.

С двигателем мощностью 103 л.с. машина развивала скорость 137 км/час (85 миль в час), а на разгон до 96 км/час требовалось 17,4 секунды. Подвеска, рулевое управление и трансмиссия

RCforum.ru

оставались такими же, как на *SS Jaguar 100*, а тормоза – более скромными. В 1937 году появился купе, а запасное колесо перекочевало с крыла на крышку багажника.

Всего до войны выпустили 14000 единиц, из них 6700 с шестицилиндровыми моторами. Около 850 автомобилей отправились на экспорт, сверх этого различные кузовные ателье приобрели 30 экземпляров шасси.

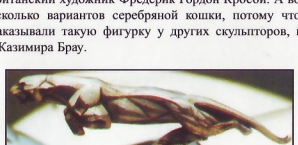
В течение 1936 года *SS* и *SS Jaguar* выпускались параллельно. *SS Jaguar 100* с мотором 3,5 литра показал на трассе в Брукландс скорость 118 миль в час. Даже и с меньшим мотором, объемом цилиндров в 2,7 литра, эта машина успешно противостояла в гонках автомобилям *Aston Martin*, *Adler*, *BMW328*. Первую большую победу для марки одержал в начале 1937 года португальский гонщик де Оливейра на соревнованиях *Vila Real*. И в этом, и в последующем году были завоеваны первые места на ралли Королевского автоклуба.

Несмотря на смену модельного ряда и прекращение выпуска машин под маркой *SS*, в 1936 году компания получила прибыль в двадцать семь тысяч фунтов, а годом позже рекордные 34300, тогда же были выплачены самые большие в довоенной истории компании дивиденды. К 1938 году количество занятых на фирме достигло 1500 человек, недельный выпуск составлял около 200 автомобилей.

В 1937 году крепко стоящий на ногах Лайонс позволил себе приобрести поместье *Wappenbury Hall* в семи милях от Ковентри, которое служило ему домом до конца жизни.

RCforum.ru

С этого года в качестве опции предлагалась устанавливаемая на капоте фигурка ягуара, застывшего в прыжке. Эта фигурка оказалась важнейшей частью символики фирмы. Ставшее знаменитым изображение не случайно признано подлинным произведением искусства – его автор известный британский художник Фредерик Гордон Кросби. А вообще существовало несколько вариантов серебряной кошки, потому что некоторые владельцы заказывали такую фигурку у других скульпторов, например, у парижанина Казимира Брау.



Как в Британии, так и на континенте, в Бельгии и Швейцарии, появились машины, созданные на базе *SS Jaguar*. Многие кузовные ателье выбрали шасси и мотор *SS*, точно так же, как за 10 лет до этого сам Лайонс начал с *Austin Seven*.

В начале 1938 года компания перестраивала производство, переходя от алюминиевых кузовов к панелям из стали, к тому же некоторые поставщики комплектующих изделий сорвали контракты, в результате годовая прибыль снизилась до двадцати двух тысяч фунтов. Хотя над Европой сгущались тучи, для *SS Cars Ltd.* последний предвоенный год оказался очень успешным, впервые годовой выпуск приблизился к 5000 автомобилей. Работы было очень много для всех, и Билл Хейнес серьезно нуждался в еще одном сильном конструкторе, поэтому Лайонс пригласил присоединиться к инженерной группе в *SS Cars Ltd.* 33-летнего Уолли Хассана, с 15 лет работавшего в *Bentley Motors*, имевшего также опыт работы со спортивными машинами *Bugatti*.

В начале 1939 года *SS Jaguar 100* участвовал зимнем автопробеге Афины – Белград – Гренобль, сразу после которого стартовал в Ралли Монте-Карло, где, заняв десятое место, оказался лучшим среди британских участников.

Но началась война и вскоре, по соглашению с военным министерством, началась перестройка производственных мощностей для военных нужд. *SS Cars Ltd.* выпускала не только мотоколяски, нашедшие применение в армии, но главным образом запасные части для самолетов *Lancaster*, *Stirling*, *Mosquito*, *Spitfire*. На заводе в Фолесхилл ремонтировали бомбардировщики *Whitley*, изготавливали фюзеляжи для *Meteor3*. В 1940 и 1941 годах Британия подвергалась сильным бомбежкам, и неудивительно, что такой известный промышленный центр, как Ковентри, стал одной из главных целей «люфтваффе». Частые налеты привели к большим разрушениям, пожарам и значительному числу жертв. Завод *SS Cars* не избежал общей судьбы, хотя и пострадал не так сильно по сравнению с находящимся близко заводом Рэдфорд, принадлежавшим компании *Daimler*.

Грета Лайонс разместила в *Wappenbury Hall* двадцать человек из числа оставшихся без крова.

Но жизнь продолжалось, большинство не сомневалось в победе и бизнесмены пытались предугадать ситуацию, которая будет в деловом мире после окончания войны. Например, сэр Джон Блейк, глава *Standard Motor Company*, с пессимизмом относился к перспективам послевоенного развития, в том числе и собственного предприятия, и предупредил Лайонса о том, что вряд ли сможет продолжить поставки двигателей на эксклюзивной основе. Блейк считал, что лучший сбыт найдут четырехцилиндровые автомобили, которые должны быть дешевле продукции с Фолесхилл. Тогда в 1943 году Лайонс купил у *Standard* станки и оборудование, необходимые для производства шестицилиндровых моторов объемом в 2,7 и 3,5 литра, тех самых, что стояли на машинах *SS Jaguar* с 1935 года. Через некоторое время Блейк переменил свое мнение и обратился к Лайонсу, пытаясь добиться пересмотра условий сделки, напоминая, что все-таки они сотрудничали в течение 15 лет. Но Лайонса такие вещи не смущали.

В 1944 году возникли слухи о возможном слиянии *SS Cars Ltd.* с более крупной фирмой *Triumph*, эти слухи Лайонс опроверг, заявив, что его компания не имеет интересов на «массовом» рынке, а будет развивать активность в том же направлении, что и до войны, концентрируясь на представительских и спортивных автомобилях.

RCforum.ru

С конца этого года Лайонс вел переговоры о продаже части фирмы, *Swallow Coachbuilding Company*, и в 1946 году все права на имя *Swallow* перешли к компании *Tube Investment Limited*, которая продолжила выпуск мотоколясок, а также стала производить скутеры. В 1954 году это предприятие даже некоторое время выпускало спортивный автомобиль *Swallow Doretti*, а еще через пару лет фирма *Swallow* присоединилась к компании *Watsonian*, крупному изготовителю мотоциклов.

Понятно, что в военное и послевоенное время такое название, которое в сокращенном виде звучало как *SS*, не могло способствовать росту популярности марки, поэтому в феврале 1945 года общественность была проинформирована, что *SS Cars Ltd*. возьмет имя, уже в течение почти десяти лет украшавшее ее автомобили, и с марта 1945 года компания стала называться *Jaguar Cars Limited*. Председателем и управляющим остался Уильям Лайонс, так же, как директором и генеральным менеджером Артур Уайттекер, а вторым директором и главным инженером Уильям Хейнес. Годом позже к штабу компании в качестве менеджера по сервису присоединился 35-летний «Лофти» Ингленд, известный автогонщик, к тому же личный друг старшего инженера Уолли Хассана. До приглашения в *Jaguar Cars Ltd*. Ингленд работал в фирме *Alvis*.

В сентябре 1945 года со здания фабрики исчезла восьмиугольная эмблема с буквами *SS*, и на первых послевоенных автомобилях осталась только символика *Jaguar*.

RCforum.ru

RCforum.ru

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

Одним из последствий второй мировой войны в Британии явилось строгое лимитирование расхода металлов: стали, алюминия, никеля, хрома и т.д. Фирмы, использующие металл в своей продукции и поэтому претендующие на выделение для них квоты, должны были продемонстрировать государству значительный объем экспорта, прежде всего за океан, поскольку в послевоенном мире курс доллара к европейским валютам постоянно рос. Другим шагом в наведении экономии стало ограничение продажи бензина, который, кстати, имел октановое число 83, в лучшем случае 87, в то время как в Америке уже было доступно высокооктановое горючее. Новые покрышки считались труднодостижимым предметом роскоши. Налог на приобретение автомобилей, к 1940 году составлявший уже 33 процента, после войны удвоили сначала для дорогих машин, стоимостью свыше тысячи изрядно похудевших в результате войны фунтов стерлингов, а потом, в 1951 году, и для всех остальных.

Между тем промышленность переходила на продукцию мирного времени, новые модели были в большинстве своем версиями довоенного дизайна, несмотря на это такие машины, как *MG TC Midget* и *Armstrong-Siddeley* пользовались успехом. В целом британские производители упорно держались помпезности, считая хромированную отделку необходимым атрибутом автомобиля. Все более популярный в мире *Volkswagen* был признан безнадежной машиной, с абсурдным дизайном и абсолютно без будущего. Французский «народный» автомобиль, *Citroen 2CV*, также не удостоился лестных отзывов. Зато обедневшая Европа охотно покупала эти машины, в то время как британская политика квотирования металлов привела к банкротству таких известных производителей дорогих автомобилей, как, например, изысканная *Lagonda*.

Трудности с сырьем и материалами усугублялись общественными конфликтами, в 1946 году по стране прошла волна мощных забастовок, не миновала чаша сия и заводы *Jaguar Cars*. Осенью этого года Уильяму Лайонсу пришлось побывать публичным оратором, причем не на званом обеде или собрании акционеров, а на организованном профсоюзами массовом митинге работников компании. Профсоюзы настаивали на ограничении рабочей недели сорока часами. Лайонс отверг это требование и сумел убедить собрание в необходимости тяжелой работы с тем, чтобы компания смогла выжить в конкурентной борьбе и сохранить рабочие места. С профсоюзами удалось достигнуть соглашения. С того времени был образован *Jaguar Sports & Social Club*, общественная и спортивная организация, призванная «крепить связь» между рабочими и менеджментом.

Учитывая растущую важность экспорта, Лайонс, с присущей ему энергией, принялся за освоение внешних рынков. Расширялся экспорт в США, официальные импортеры были восстановлены во Франции, Швейцарии, Дании, Австрии и Бельгии. С последней *Jaguar Cars* имела наиболее тесные связи. Лайонс поставлял автомобили для бельгийских дипломатов, активно сотрудничал с кузовной фирмой *Vanden Plas*, а в 1948-50 годах некоторое количество «ягуаров» построили на заводе в городе Мехелен.

В 1946-48 годах продолжался выпуск довоенных салунов, которые теперь уже стоили в диапазоне 700-1000 фунтов. Шестицилиндровые моторы начали производиться у себя, в Фолесхилл, тогда как для наиболее скромной модели «четверки» по-прежнему поставлялись с завода *Standard*. Но это уже не были эксклюзивные поставки, точно такой же мотор стоял и на *Triumph 1800*. В 1947 году фирма Уильяма Блейка сосредоточилась на выпуске собственной модели послевоенного дизайна *Standard Vanguard*, которая, впрочем, не смогла завоевать популярности ни дома, ни в Америке.

За три года было произведено 12000 автомобилей *Jaguar*, из которых примерно треть отправилась на экспорт, главным образом в Северную Америку, с тех пор основной внешний рынок для *Jaguar Cars*. Компания оставалась рентабельной. Конечно, в 1945 году прибыль составила только полторы тысячи фунтов стерлингов, но всего через год – двадцать девять тысяч, в сорок седьмом уже более ста тринадцати тысяч, а в сорок восьмом около ста тридцати шести тысяч фунтов. И это несмотря на сильнейший пожар в начале 1947 года, когда огонь уничтожил до трех тысяч квадратных метров заводских помещений.

RCforum.ru

Хотя *SS Jaguar 100*, ведомый Йеном Эпплъярдом, в начале 1948 года выиграл «Альпийский Кубок», выпуск этой спортивной машины после войны не возобновлялся. Эпплъярд, известный гонщик, вскоре женился на Патрисии Лайонс, дочери Уильяма и Греты Лайонс. В некоторых гонках, в том числе и на соревнованиях «Альпийского Кубка», Патрисия Эпплъярд выступала в качестве штурмана.

Лайонс понимал, что приобретение оборудования у *Standard* только временно решает проблему с моторами. Поэтому еще во время войны лучшие инженеры компании, Хейнес, Хассан, Уислейк, Бейли и другие, начали работу над собственной силовой установкой. Причем Уильям Лайонс требовал, чтобы новый двигатель не только был мощным фактически, но еще и обладал совершенным дизайном и особым звучанием. В результате получился знаменитый рычащий мотор *XK*, с двумя распредвалами. За долгие годы это «сердце кошки» выиграло множество гонок и ралли, и, тем самым, престиж во всем мире, что так привлекает покупателей до сих пор. Сначала это был четырехцилиндровый двигатель, названный *XF*, потом также компактный *XG*, который в гоночной версии выдавал 146 л.с. при 6000 об./мин., эти моторы были созданы, отталкиваясь от конструкции силовых агрегатов довоенных *BMW*, за ними появилась шестицилиндровая версия *XJ*, и, наконец, *XK*, рядная «шестерка» объемом 3448 куб. см. и мощностью 160 л.с.

Многие поспешили объявить новый двигатель дорогой экзотикой, пригодной для гонок, но сложной в уходе и вряд ли надежной. Однако критики не угадали, этот мотор, имеющий возможностями для развития, оказался по-настоящему качественным, и, в разных версиях и размерах, сменив карбюратор на электронный впрыск, успешно прослужил вплоть до начала восьмидесятых годов.

Если появление мотора *XK* было очень важным событием, то первые показы автомобиля *XK120* стали подлинной сенсацией, подобной внезапной вспышке среди тусклой послевоенной жизни с ее ограничениями. Хотя официальный дебют ожидался на традиционной октябрьской выставке в Лондоне, уже в марте 1948 года эта двухместная спортивная машина предстала перед публикой на женевском автосалоне. Алюминиевый кузов, изготовленный вручную лучшими мастерами под личным руководством Лайонса, прочно занял место в истории как один из блестящих примеров дизайна. Пусть Уильям Лайонс не имел специального образования инженера или дизайнера, зато он обладал врожденным безошибочным чутьем на автомобильный стиль.

На лондонском шоу новую модель выставили с двумя двигателями, вместе с *XK120* на стенде присутствовал *XK100* с упомянутым выше четырехцилиндровым мотором в 146 л.с., но этой машине было не суждено пойти в серию, несмотря на то, что именно она планировалась как основная. Появление «ягуаров» *XK* не только вызвало повышенный интерес, можно сказать, что они оттянули всю публику от стендов других фирм. Некоторые журналисты находили отдаленное сходство с *BMW Mille Miglia* 1940 года, но в целом *XK120* выглядел исключительно оригинально. В январе 1949 года он стал звездой нью-йоркского автосалона. Весной на предварительно закрытом для движения участке скоростной дороги Яббеке – Остенде, в Бельгии, специально подготовленный *XK120* с гонщиком Роном Саттоном продемонстрировал приглашенным журналистам свою возможность развить скорость 220 км/ч. А в пользу эластичности двигателя говорила способность машины сразу после двух рекордных миль потом ползти на первой передаче в темпе 8 км/час.

Большое количество поступающих заказов оказалось сюрпризом для Лайонса, он замышлял *XK120* как престижный, с ограниченным выпуском, спортивный автомобиль с кузовом из алюминия на деревянной раме, в первую очередь, потому что алюминий наиболее удобен для ручной работы. В тоже время алюминий был доступен только в количествах, позволяющих строить очень небольшие партии машин, а с *XK120* довольно быстро выяснилось, что этот стильный и мощный автомобиль способен не только создавать рекламу фирме, но и зарабатывать «длинный доллар». Поэтому с конца 1949 года производство переоснастили для выпуска *XK120* с кузовом из стальных панелей. Такая версия *XK120* была впервые показана в Лондоне в октябре 1949 года.

Успеху *XK120* способствовало и то, что он оказался незаурядным спортсменом. В 1949 году Джонсон выиграл на нем гонку в Сильверстоуне, годом позже Эпплъярд взял «Альпийский Кубок», а молодой еще не известный широкой публике Стирлинг Мосс победил в североирландской гонке «Турист Трофи». В 1951 году Эпплъярд опять выиграл «Альпийский Кубок», потом он же стал первым на ралли «Тулип» в Голландии, Мосс повторил свой успех в гонке ТТ. В следующем сезоне «Альпийский Кубок» достался другому пилоту *Jaguar* Гатсонидесу, Эпплъярд был вторым, а в 1953 году они поменялись местами, причем и третье место занял выступавший на *XK120* Мэнсбридж. Позднее Эпплъярд выиграл гонку Королевского автоклуба, а греческий гонщик Парамихаил одержал победу на ралли «Акрополис».

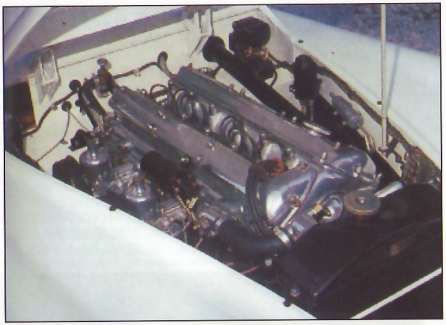
RCforum.ru

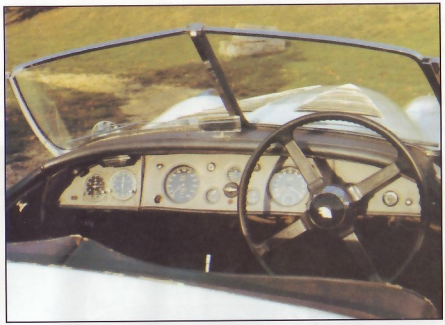
Естественно, что регулярные известия о победах *XK120* самым положительным образом отражались на количестве заказов.

Jaguar XK120

Автомобиль предлагался в США по цене 3000 долларов, дома цена была 1263 фунта (Это с учетом налогов. Чтобы уменьшить налоговую ставку для покупателей, была объявлена заводская цена 998 фунта – потому что некоторое время наиболее высокие налоги существовали для машин с заводской ценой свыше 1000 фунтов). Как в свое время *SS100*, новая машина стала прекрасным приобретением, всего за треть стоимости *Aston Martin*. Число «120» приятно намекало на максимальную скорость. В США *XK120* появился почти на пять лет раньше, чем был создан *Corvette*, и утвердил торговую марку *Jaguar* на важнейшем американском рынке. Машина получилась комфортабельной и изысканной, передовой в техническом плане и с внешностью, напоминающей образцы самого неистового и авангардного предвоенного дизайна, такие как открытые *Talbot Lago* от элитарного кузовного ателье *Figoni&Falashi*. Как рассказывал много позже один из ведущих британских дизайнеров, Рой Экси, который в семидесятые и восьмидесятые работал на *Rover*, появление *XK120* нельзя было назвать иначе, как полным нокаутом. Большинство специалистов признало, что Уильям Лайонс настоящий гений, развивающий цельную, эмоциональную идею стиля *Jaguar*, показывающий, как новая модель, абсолютно не похожая

RCforum.ru





на предшествующие, может оставаться каждым дюймом именно «ягуаром».

Сила и надежность тоже присутствовали: достаточно сказать, что один из *XK120* прошел по пыльным дорогам Австралии от Дарвина до Элис Спрингс, что находится в самом центре пятого континента, более полутора тысяч километров, со средней скоростью 147 км/час.

Сегодня некоторые элементы *XK120* смотрятся антикварно, например, огромный руль, для вращения которого требовалась хорошая физическая подготовка. Кроме того, барабанные тормоза не могли эффективно останавливать спортивную машину. Но трудно найти еще какой-либо повод для жалоб, и даже спустя сорок лет приятно урчащий звук мотора и его способность к немедленному отклику продолжают быть фантастическим и опьяняющими.

Первые два года выпускался только родстер, в 1951 году в продажу поступил купе, также двухместный, но с заметно более

RCforum.ru

дорогой отделкой. В частности, с приборной панелью из высококачественного дерева, на родстере она была выполнена из кожи. В 1953 году появился кабриолет.

Технические характеристики: мотор *XK* рядная «шестерка» объемом 3442 куб.см и мощностью в 160 л.с. при 5000 об./мин., трансмиссия ручная четырехскоростная, привод задний, шасси коробчатого типа, передняя подвеска независимая, задняя полуэллиптическая, барабанные тормоза с гидроусилителем *Lockheed*, максимальная скорость 200 км/час, разгон до скорости 96 км/час составлял 10 секунд.

Всего с 1948 по 1954 год было построено 12078 единиц, из них 240 с оригинальным, алюминиевым кузовом, теперь эти автомобили особенно ценятся коллекционерами.

Свыше 80 процентов ушло на экспорт, в подавляющем большинстве в США.

Если история *XK120* состоит в основном из восклицательных знаков, то биография *Jaguar Mark V*, дебютировавшего на лондонском мотор-шоу в том же 1948 году, оказалась короче и скромнее. Инженеры во главе с Хейнесом готовили новый представительский автомобиль с мотором *XK* и независимой передней подвеской. Хотя к 1948 году эти элементы были готовы, еще оставалось смонтировать новую линию по изготовлению стальных кузовных панелей. В то же время Лайонс очень хотел заменить свои салуны дизайна тридцатых годов на машину, которая казалась бы современной. Поэтому появился промежуточный вариант *Mark Five*.

Это был последний большой «ягуар», у которого багажник частично находился внутри базы. Это также последняя полноразмерная модель фирмы, которую выпускали кроме того и в открытом варианте. Лайонс внимательно присматривался к развитию дизайна, и если *XK120*, предназначенный поначалу для весьма ограниченного выпуска, выглядел вызывающе экстравагантным, то внешность *Mark V* явилась плодом очень осторожного консервативного подхода.

В техническом плане автомобиль сочетал новые подвеску и тормоза с доживающими свой век моторами в 2,7 и 3,5 литра, выкупленным в свое время у *Standard*. Предполагалось также комплектовать базовую версию четырехцилиндровыми двигателями, однако от этой идеи быстро отказа-

RCforum.ru

лись, «четверка» была слишком слабой, и сама по себе могла как бы компрометировать машину представительского класса.

Таким образом, весной 1949 года полностью прекратилось сотрудничество с компанией *Standard*, продолжавшееся двадцать лет.

Jaguar Mk. V

Дизайн являлся отзвуком конца тридцатых годов, хотя типично довоенные линии были освежены такими элементами, как утопленные дверные ручки и тщательное интегрирование головных фар в кузов. С мотором в 2,7 литра машина стоила 1190 фунтов, за более мощный вариант требовалось заплатить 1260 фунтов. Наряду с кузовом салун существовали купе и кабриолет.

Технические характеристики: мотор – шесть цилиндров, расположенные в ряд, с рабочим объемом 2663 куб.см. и мощностью 103 л.с. при 4600 об./мин., шасси коробчатого типа, подвеска независимая передняя и полуэллиптическая задняя, ручная четырехскоростная трансмиссия, привод задний, барабанные тормоза *Girling* с гидроусилителем, максимальная скорость 140 км/час, разгон до скорости 96 км/час происходил за 17 секунд.

RCforum.ru

Версия с большим мотором была бодрее и, поскольку в новой подвеске чувствовались огромные возможности, находились отчаянные головы, пытавшиеся участвовать на громоздком *Mk. V* в гонках, и даже небезуспешно. Например, Сесил Вард в 1951 году занял очень пристойное третье место на Ралли Монте-Карло.

Всего за период с конца 1948 по июнь 1951 изготовили 10466 единиц, причем кабриолетов произвели только около тысячи. Свыше 6000 отправилось на экспорт.

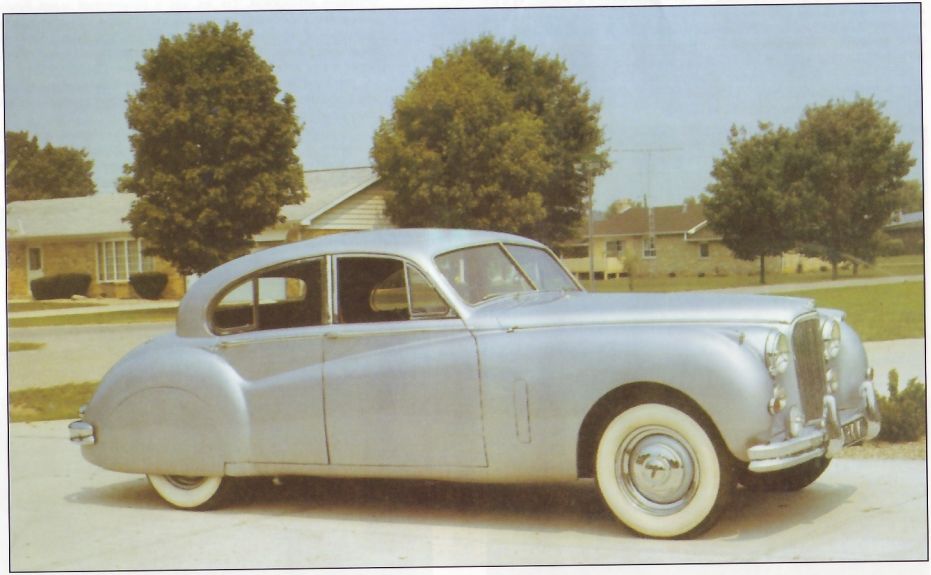
Итак, *Mark V* был только промежуточной моделью. Долгожданный большой «ягуар», отвечающий духу времени, появился на октябрьской выставке в Лондоне в 1950 году, однако официальная презентация состоялась месяцем позже в нью-йоркском отеле *Waldorf Astoria*, ведь машина создавалась с прицелом, в первую очередь, на американский рынок. Поскольку в это время уже имелся в продаже *Bentley Mark VI*, во избежание путаницы новой модели было дано имя *Mark VII*.

Jaguar Mk. VII

По сравнению со своим предшественником машина получила улучшенную подвеску и, наконец, мотор *XK*. Внешность *Mark Seven* говорила о постепенных изменениях в дизайне представительского автомобиля. Так же, как и упомянутый выше *Bentley*, *Jaguar Mk. VII* обладал трехобъемным кузовом, с линиями, выражающими достоинство и величественность. При этом даже самые маленькие детали отделки говорили о тщательности проработки. Через много лет Том Гейл, глава дизайнеров *Chrysler*, сказал, что именно *Mark Seven* создал имидж самых лучших седанов, стал уроком сохранения уникального стиля в полностью отличном от предыдущих моделей новом творении.

С пятью метрами длины и 1800 кг веса машина потребляла в среднем 18 литров бензина на 100 километров, что для Америки было вполне экономично. Этот тяжелый автомобиль мог развивать скорость свыше ста миль в час и хорошо управлялся.

RCforum.ru



RCforum.ru

Высокий класс комфорта для пассажиров косвенно подтверждает факт появления этой машины в королевском гараже, правда, не в качестве парадного автомобиля Елизаветы Второй, а как транспорт королевы-матери.

Цена также была очень внушительной, около 1700 фунтов. Машина предлагалась только с четырехдверным кузовом типа салун, как уже отмечалось ранее, в более распространенной французской и американской терминологии такие кузова принято именовать словом «седан».

Технические характеристики: мотор рядная «шестерка» *XK*, рабочим объемом в 3442 куб.см., выходной мощностью 160 л.с. при 5200 об./мин., трансмиссия ручная, четыре скорости, привод задний, шасси коробчатого типа, с удлиненной колесной базой, подвеска оставалась такая же, как на *XK120*, барабанные тормоза *Girling*, с гидроусилителем, максимальная скорость 163 км/час, время, необходимое для разгона до скорости 96 км/час, составляло 13,7 секунды.

С 1953 года в качестве опции была предложена двухскоростная автоматическая коробка передач *Borg-Warner*. В 1955 году мощность двигателя увеличилась до 190 л.с.

В начале 1956 года гонщики Эдамс и Биттер победили на *Mark VII* в Ралли Монте-Карло.

Всего с 1951 до весны 1957 года построили 31000 единиц.

Переход на машины послевоенного образца прошел не совсем безболезненно, прибыль в сорок девятом понизилась до шестидесяти трех тысяч фунтов, при выпуске 3300 автомобилей. Зато годом позже собрали вдвое больше машин, а прибыль выросла до ста шестидесяти тысяч фунтов, причем экспорт составлял около восьмидесяти процентов, а в самой Британии было почти невозможно купить новые салуны, не говоря уже о *XK120*. Требовалось дальнейшее расширение производства. Если в 1928 году, сразу после переезда в Ковентри, компания *Swallow* располагалась на территории в десять тысяч квадратных метров, то к пятидесятому году не хватало уже имеющихся двухсот тысяч. Поэтому в течение 1951-52 годов Лайонс проводил перемещение производства на окраину Ковентри, примерно в двух милях к западу от Фолесхилл, на Браунс Лейн. Там ему удалось приобрести здания завода, где во время войны компания *Daimler* строила авиационные двигатели. В свою очередь оставленные площади в Фолесхилл, которые нередко именовали и как Сваллоу Роуд, отошли к компании *Dunlop*.

RCforum.ru

Несмотря на переезд Лайонсу удавалось поддерживать в эти годы прибыль компании на уровне полутора сотен тысяч фунтов. Возможно, этому способствовала его политика в отношении поставщиков комплектующих деталей, которым он почти диктовал условия, упирая на то, что если поставщики будут поднимать цены, неизбежно вырастет и стоимость автомобилей *Jaguar*, и их конкурентоспособность станет ниже. Под страхом потерять контракты поставщики соглашались с Лайонсом и, хотя и не работали себе в убыток, обеспечивали хорошие дивиденды акционерам *Jaguar Cars Ltd.*, главным среди которых был, конечно, Уильям Лайонс. Но вскоре часть прибыли компании стала поглощать амбициозная спортивная программа. Самой престижной гонкой в те годы, как и сейчас, считался 24-часовой марафон в Ле-Мане.

Успех в этой гонке означал возможность получить превосходную рекламу для всех серийных автомобилей марки. Убедившись в спортивных возможностях *XK120*, летом 1950 года Лайонс неофициально выставил здесь три серийных машины. В ходе этой гонки один из «ягуаров» долго шел третьим, но за три часа до финиша сошел из-за поломки, остальные заняли двенадцатое и пятнадцатое места соответственно. Разведку признали удачной. В октябре этого года в компании *Jaguar Cars* родилась заводская спортивная команда, которую возглавил «Лофти» Ингленд. Инженеры во главе с Биллом Хейнесом взялись за подготовку шасси и двигателя, а аэродинамическим кузовом занимался приглашенный из *Bristol Aeroplane Company* превосходный стилист Малколм Сойер. При этом дизайн машины, по замыслу Лайонса, обязательно должен был перекликаться с внешним видом *XK120*.

Времени едва хватило, чтобы построить гоночный автомобиль, первый в истории компании, как раз к Ле-Ману в июне 1951 года. Машину назвали *C-type* (от слова *competition* – соревнование). У нее было много общего с *XK120*: двигатель, коробка передач, подвеска. Появились такие новшества, как реечное рулевое управление, шасси из стальных трубок и облегченный алюминиевый кузов. Лайонс заявил команду из трех машин. В ходе суточной гонки из-за неполадок сошла с дистанции сначала одна из них, потом вторая, на которой к этому времени Мосс достиг рекордной средней скорости прохождения круга, 160 км/час. Но третий *C-type*, с гонщиками Питером Уокером и Питером Уайтхедом, к огромной радости Лайонса, Инглeнда, Хейнеса и многих других, присутствующих на гонке, одержал победу. Это была первая победа британской команды в Ле-Мане после 1935 года.

Для гонок следующего года руководство заводской команды решило несколько видоизменить дизайн носовой части, забыв, по-видимому поговорку «от добра добра не ищут». Новые обводы оказались неудачными, и уже к одиннадцатому часу гонки все три машины покинули трассу из-за перегрева двигателя. Тогда Малколм Сойер вернул очертания *C-type* к оригиналу, и до конца года Мосс победил в Гран При Реймса, а Стюарт в гонке по дорогам острова Джерси. В этом же сезоне был достигнут первый большой успех за океаном, Фил Хилл и Чак Хорибург выиграли гонку на известной трассе Элкхарт Лейк.

К 1953 году мощность двигателя форсировали до 220 л.с., чему способствовала замена двух карбюраторов *SU* на три от *Weber*, кроме того, появилась такая передовая новинка, как дисковые тормоза.Победа в Ле-Мане в этом году была подавляющей, первое место занял экипаж Тони Рольф – Дункан Хэмилтон, Мосс и Уокер стали вторыми, а еще один *C-type* финишировал четвертым.

Тем же летом Мосс и Уайтхед первенствовали в гонке «12 часов Реймса».

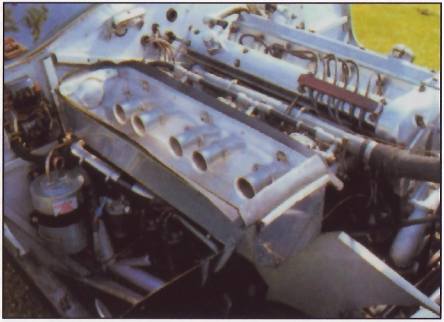
Победы *C-type* принесли марке *Jaguar* огромный престиж.

RCforum.ru

Jaguar C-type

Как уже отмечалось, *C-type* базировался на дорожном автомобиле *XK120*. Чтобы получить зачет в классе прототипов в Ле-Мане, требовалось построить не менее 50 экземпляров. Всего в 1950-53 годах было произведено 53 таких автомобиля, 47 из них приобрели частные гонщики. Цена составляла 2327 фунтов, примерно в полтора раза дороже, чем за серийный *XK120*.

Технические характеристики: мотор – рядная «шестерка» *XK*, объемом 3442 куб.см, но мощностью уже 200 л.с. с модифицированной головкой цилиндров, новыми распредвалами, подвеска передняя независимая, задняя полуэллиптическая, шасси – трубча-



RCforum.ru

тый каркас, кузов из алюминия, трансмиссия ручная, четыре скорости, привод задний, тормоза барабанные с гидроусилителем *Lockheed*, максимальная скорость около 230 км/час, разгон до скорости 96 км/час происходил за 8 секунд.

В трех автомобилях заводской команды 1953 года были применены дисковые тормоза и увеличена выходная мощность.

Как раз в это время в Британии правительство отменило рационирование. Темпы развития экономики быстро стали такими высокими, что пресса заявляла: «Дела никогда еще не шли так хорошо!». Благосостояние общества возрастало с каждым годом, к середине пятидесятых только что появившиеся телевизоры были уже у трети семей, а число легковых машин перевалило за три с половиной миллиона, причем около 500000 было куплено только за 1955 год. Широко продавались первые бескамерные покрышки от *Michelin* и *Pirelli*. Что касается автомобилей, благодаря успехам в международных соревнованиях таких марок, как *Lotus*, *Aston Martin* и, особенно, *Jaguar*, на вкусы британцев стал оказывать влияние растущий энтузиазм к автоспорту. И вот уже на серийных моделях появились моторы с высокой степенью компрессии и независимая подвеска.

Уильям Лайонс реагировал на все новое, и не только в отношении самих автомобилей, но и в сфере их обслуживания, поэтому с 1949 года на *Jaguar Cars* была открыта сервисная школа, где мог проходить тренинг персонал расширявшейся по миру сервисной сети.

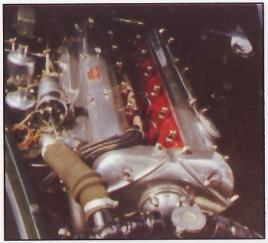
В 1952 году правительство Великобритании впервые заказало *Mk. VII* в качестве полицейской машины.

Годовой выпуск стабильно держался на отметке 10000 автомобилей. Прибыль в 1953 году составила сто девяносто тысяч, а на следующий год впервые перевалила за двести тысяч фунтов. Тогда же модель *XK120* заменили в программе на *XK140*, который более полно мог ответить желаниям американской публики. Это была машина, предназначенная для комфортабельных поездок, в том числе и на дальние расстояния. Мотор и коробка передач были смещены на 7 см вперед, что, вместе с изменением обводов задний части и кокпита, дало возможность поместить дополнительный ряд маленьких сидений в версии купе и несколько увеличить объем багажника. Бамперы также выросли в размерах. Обладая более обширным списком оборудования, *XK140* стал тяжелее предшественника, поэтому возросшая мощь двигателя позволила только лишь сохранить скорость на уровне *XK120*, но не увеличить ее, скажем, до 140 миль в час, как могло подразумевать название. Неслучайно этот привлекательный автомобиль не имеет такого послужного списка, как *XK120*, он может похвастаться лишь вторым местом Эпплъярда на ралли Королевского автоклуба в 1956 году.

Jaguar XK140

Задуманная как купе по формуле 2+2, эта машина продавалась за 1700 фунтов, а в США – за 3700 долларов. Кстати, экспорт в Северную Америку и составил порядка восьмидесяти процентов.

RCforum.ru



Автомобиль предлагался покупателям в трех вариантах: купе, двухместный родстер или кабриолет, отличавшийся наиболее роскошной отделкой интерьера.

Технически *XK140* отличался от *XK120* повышенной мощностью 3,4-литрового мотора, доведенной до 210 л.с., с которым разгон до 96 км/час занимал у более тяжелого купе 10 секунд, а у родстера – 8,5 секунды, максимальная скорость оказалась на уровне 200 км/час. Но это относится к наиболее спортивной версии, известной в Британии как *SE*, а в США как *MC*. Стандартный мотор имел мощность 190 л.с. Машина получила реечное рулевое управление, а трансмиссию можно было выбрать из трех вариантов: четырехскоростная ручная, автоматическая и ручная с овердрайвом на высшей передаче.

RCforum.ru

Всего с 1954 по 1957 год выпустили 8884 автомобиля, из них 781 с автоматической коробкой передач.

К спортивному сезону 1954 года на *Jaguar Cars* готовили новое оружие – машину, имеющую уже совсем мало общего с серийной продукцией компании. Автомобиль назвали *D-type*, что не имело какого-либо скрытого смысла, просто литера «D» следующая по алфавиту после «С». Двигатель по-прежнему оставался *XK*, только с мощностью, доведенной до 250 л.с., зато трубчатое шасси было заменено несущим кузовом типа монокок из сплава магнезия с алюминием. Это решение не только сделало *D-type* легче, чем его предшественник, но и обозначило закат эры автомобилей для кольцевых гонок, сконструированных на рамных шасси. Другим новшеством явились алюминиевые колеса. Уменьшение колесной базы помогло машине стать отзывчивее к управлению, хотя и более нервной. Подвеска осталась прежней, потому что работала хорошо. Кузов работы Малколма Сойера получился еще выразительнее, прославившись позднее благодаря стабилизатору в виде характерного хвостового плавника.

Как и для *C-type*, смыслом жизни для новой машины было победить в Ле-Мане. Дизайн кузова позволял разгоняться до 270 км/час на прямой

Мюльсан, что уже требовалось для победы на этой трассе. Другие гонки, как «12 часов Реймса» или Себринг являлись только прелюдией для самого престижного соревнования в мире. Питер Уайтхед выиграл ночное состязание «12 часов Реймса», но дебют в Ле-Мане не слишком удался. Победа досталась *Ferrari* с мотором объемом в 4,9 литра, а «ягуары» сошли с дистанции из-за довольно странного топливного засорения, которое в некоторых английских газетах было откровенно названо саботажем.

К следующему сезону Сойер удлинил носовую часть автомобиля. Повлияло это, или же что-то еще, но так или иначе в 1955 году успех был достигнут, победу одержал заводской экипаж Майк Хауторн и Айвор Буэб, а один из частных владельцев *D-type* занял третье место. Однако эта победа была омрачена тяжелейшей катастрофой одного из автомобилей *Mercedes-Benz*, с гонщиком Пьером Левегом, в результате которой погибло свыше восьмидесяти зрителей.

Незадолго до состязаний в Ле-Мане Уильяма Лайонса постигло тяжкое горе, единственный сын Лайонсов Джон стал жертвой аварии неподалеку от Шербура, где его *Mk. VII* столкнулся с грузовиком американской армии. Говорили, что солдат был пьян.

С сыном Уильям Лайонс связывал очень много надежд, считая его своим преемником.

В этом году Хауторн и Уолтерс выиграли 12-часовую гонку в Себринге, а Джонстон – другое важное американское соревнование в Уоткинс Глен,

RCforum.ru

хотя победа на трассе в Элкхарт Лейк осталась за *Ferrari* Фила Хилла.

Ле-Ман 1956 года был несчастливым для заводской команды, две машины потерпели аварии, а третья заняла всего лишь шестое место, зато выиграл экипаж молодой шотландской команды *Ecurie Ecosse* Флокхарт – Сандерсон, также выступавший на *D-type*. В этом сезоне Хэмилтон также стал первым в Реймсе, а Констэн – в Уоткинс Глен. В конце года было заявлено, что *Jaguar Cars* выходит из гонок.

Причиной этому явилось решение международной федерации с 1958 года ограничить объем двигателей в классе прототипов тремя литрами. *D-type* был сконструирован вокруг мотора *XK* 3,4 литра, создавать новый двигатель и автомобиль сочли излишне дорогим предприятием, тем более, что сам Лайонс стал охладевать к Ле-Ману. Вершина была уже не раз покорена. Все принадлежности и оборудование заводской команды продали бывшим соперникам из *Ecurie Ecosse*, которой *Jaguar* в течение следующего сезона оказывал поддержку.

И в 1957 году вновь победили гонщики эдинбургской *Ecurie Ecosse* Флокхарт и Буэб, другому экипажу этой команды досталось второе место, а два частных владельца *D-type* из Франции и Бельгии заняли третье и четвертое места соответственно. Четыре верхних строчки в Ле-Мане, это поистине невероятный результат!

Последнюю большую победу для *D-type* осенью 1957 года завоевал один из частных гонщиков, Хаусген, в Уоткенс Глен, где успех марки *Jaguar* стал чуть ли не традиционным.

Некоторые частные владельцы пытались сделать то, отчего отказались на *Jaguar*, а именно произвести конверсию *D-type* в автомобиль, отвечающий новым правилам, но без особого успеха.

Jaguar D-type

Машина представляла собой кузов типа монокок, правда, мотор *XK* в 3442 куб.см и мощностью 250 л.с. при 5750 об./мин, был установлен на стальной трубчатой раме перед центральной секцией несущего кузова. По сравнению с *C-type* подвеска не подверглась большим изменениям, по-прежнему использовались ручная четырехскоростная трансмиссия и дисковые тормоза *Dunlop*. Максимальная скорость – 270 км/час, а разгон считался просто фантас-

RCforum.ru

тическим: скорость 96 км/час *D-type* набирал за 4,7 секунды, превосходный показатель, особенно по тем временам.

Знаменитый «плавник» играл роль не только в аэродинамике, через него машину заправляли. Как и в случае с *C-type*, требовалось построить не менее 50 автомобилей. Их выпустили больше, 71. Частным владельцам они предлагались по цене 3663 фунта.

Jaguar XKSS

В цехах завода на Браунс Лейн оставалось 29 недостроенных *D-type*, когда было принято решение свернуть гоночную программу. Поэтому известие о том, что американцы планируют организацию соревнований для гоночно-дорожных автомобилей, вызвало большой интерес. 21 января 1957 года публике представили автомобиль *XKSS* (*XK Super Sports*), который планировался к выпуску эксклюзивной

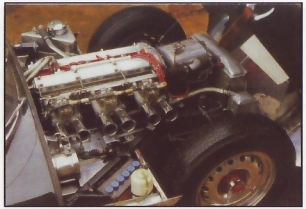
серией в 100 единиц. Конструктивно по всем элементам это был *D-type*, приспособленный для дорожных условий, правда, только слегка, не больше, чем требовалось для легализации. Тем не менее, у машины появились второе сиденье, бампер, выведенные по бокам выхлопные трубы, лобовое и боковые стекла в рамке, складной мягкий верх, полка для крепления багажа и гораздо более полезная вещь – увеличенный до 165 литров бензобак. От хвостового «плавника» пришлось отказаться.

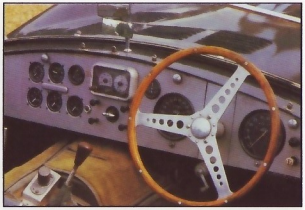
Со всеми этими изменениями, утяжелившими машину и ухудшившими аэродинамику, максимальная скорость понизилась до 240 км/час, а разгон до 96 км/час стал занимать 5,2 секунды.

Объявленная цена, более высокая, чем за *D-type*, в Британии составила 3878 фунтов, а в США 7000 долларов.

Однако планам в отношении этой серии не суждено было сбыться. 12 февраля, через три недели после анонса, на Браунс Лейн возник еще один пожар, пострадали значительные помещения большой площади, сгорело почти три сотни автомобилей различных

RCforum.ru





RCforum.ru

моделей и разной степени готовности, среди которых почти все «заготовки» *XKSS*. К счастью, обошлось без жертв. Хотя работы на Браунс Лейн возобновились через два дня, были более насущные проблемы, чем восстановление производства *XKSS*.

Всего построили только 16 таких автомобилей, из них 12 проданы в США и Канаду. Среди покупателей оказался голливудский актер и прекрасный гонщик Стив МакКуин, один из фильмов с его участием так и назывался – «Ле-Ман», хотя сюжет касался более поздних времен.

Особо крупными успехами в спорте путь этой машины не был отмечен, однако один из владельцев дважды подряд, в 1957 и 1958 году выиграл Большой Приз Макао.

В конце девяностых аукционная стоимость *XKSS* превысила один миллион долларов.

Все спортивные успехи хороши только когда вместе с ними приходит рост продаж. С этим у *Jaguar* дела обстояли очень неплохо. Достаточно сказать, что в США марка занимала второе место по количеству продаж среди импортных автомобилей. На первом находился *Volkswagen* со своим «жуком». В 1954 году была сформирована компания *Jaguar Cars North America Corp.*, которая получила права официального импортера *Jaguar*. На следующий год акционеры получили отчет о том, что годовая прибыль после уплаты налогов превысила четверть миллиона фунтов.

На Браунс Лейн работало более четырех тысяч человек, этот единственный завод компании, сам по себе большой, быстро становился тесным для предприятия Уильяма Лайонса. В сентябре 1955 года, когда вовсю шла модернизация производственных линий, публике продемонстрировали новый автомобиль, который показал, что *Jaguar* ни в коем случае не собирается ограничивать себя только секторами сбыта представительских и спортивных машин. Это был четырехдверный салун довольно компактных размеров, для наименее дорогой версии которого подготовили новый мотор, уменьшенный и упрощенный вариант *XK* объемом 2,4 литра и мощностью 112 л.с.. Примечательно, что это самый первый серийный «ягуар» с несущим кузовом.

Jaguar Mk. I

Собственно, *Mark I* он стал именоваться как бы задним числом, после появления следующей модели, *Mk. II*, а до этого машину называли просто компактным «ягуаром». В производственной программе *Mk. I* по своим размерам занял место между *XK140* с пассажирской формулой 2+2 и большим *Mk. VII*. Благодаря не в послед-

RCforum.ru

нюю очередь доступной цене, 1400 фунтов в год дебюта, этот автомобиль пользовался огромным успехом. Хотя и самый скромный среди «ягуаров», он все равно имел интерьер с претензиями на роскошь, с деревянной приборной панелью и кожаными сиденьями.

Технические характеристики: мотор рядная «шестерка» объемом 2483 куб.см. и мощностью 112 л.с. при 5750 об./мин., несущий кузов, подвеска передняя независимая, задняя полуэллиптическая, тормоза барабанные *Lockheed* с гидроусилителем, коробка передач ручная, четыре скорости, привод задний, максимальная скорость 163 км/час, время разгона до 96 км/час – 14,4 секунд.

С 1957 года появилась более спортивная версия, с мотором 3,4 литра, способная развивать скорость 190 км/час, правда, и стоила она 1700 фунтов. В качестве опции к ней предлагались дисковые тормоза с дифференциалом *Powr-Lok*. Внешнем отличием стала новая решетка радиатора, такая же как на купе *XK150*.

Всего с 1956 по 1960 год выпустили 36740 *Jaguar Mk. I*.

RCforum.ru

Уйдя из гонок в Ле-Мане, компания *Jaguar Cars* решила сохранить присутствие на трассах ралли и соревнованиях серийных машин. Новая компактная машина подходила для этой задачи как нельзя лучше, и скоро появились первые результаты: в 1957 году молодой бельгиец Поль Фрер победил в гонках на трассе в Спа-Франкоршампс, годом позже Хауторн одержал победу в Сильверстоуне, в 1959 году братья Морли выиграли «тюльпановое» ралли в Нидерландах, Рамос стал первым в «Тур де Франс». В том же году было завоевано командное первое место на Ралли Монте-Карло.

В 1956 году журналы *Road&Track* и *Popular Mechanics* провели опрос читателей, с целью выяснить какие марки спортивных автомобилей являются самыми популярными. На первом месте оказался *Jaguar*, на втором *Porsche*, на третьем *MG*.

С этого года глава *Jaguar Cars Ltd.* получил право именоваться сэр Уильям Лайонс. В марте завод на Браунс Лейн удостоился чести принимать визит королевы Елизаветы Второй и принца Филиппа.

Но не все шло гладко, хотя прибыль в этом году составила триста двадцать шесть тысяч фунтов, два последних месяца в компании была установлена четырехдневная рабочая неделя. Трудности со сбытом имели все, это объяснялось войной в районе Суэцкого канала, которая привела к временному дефициту бензина в Западной Европе.

В 1957 году компания сэра Уильяма показала публике еще две модели. Представительский *Mk. VIII* не содержал ничего принципиально нового по сравнению с *Mk. VII*, это был скорее «фейслифтинг», купе *XK150* сильнее отличался от своего предшественника.

Jaguar Mk.VIII

Технически автомобиль никак не изменился, с целью освежить внешний вид появилась, как опция, двухтоновая окраска, лобовое стекло больше не делилось на две части, а стало округлым панорамным, обновили решетку радиатора. Для машины предлагался выбор трансмиссии: ручная, ручная с овердрайвом и автоматическая, которая становилась все более популярной для больших «ягуаров». Выросла и цена, до 1830 фунтов.

Автомобиль продержался в серии только лишь до начала 1959 года, когда получил замену. Всего построено 6212 *Mark Eight*.

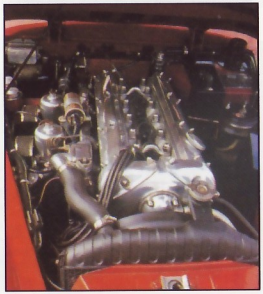
RCforum.ru

Jaguar XK150

В 1957 появились купе и кабриолет под новым названием, годом позже родстер. Это была самая роскошная машина из всех, выпускавшихся с индексом *XK*. Округлая решетка радиатора, высокая линия крыльев заметно отличали эту модель. Уже в наше время Пит Дэвис, американец, возглавляющий дизайнеров *FIAT*, отмечал,

RCforum.ru

что послушные и компактные формы *XK150* более закончены, чем у всех остальных спортивных автомобилей фирмы. Линии *XK150* лишены чрезмерной мускулистости и прочих стилистических преувеличений. Тщательность дорогой отделки подчеркивала направленность модели конкурировать с *Mercedes-Benz 300SL* и *BMW 507*, среди прочего предлагался не только радиоприемник, но и встроенный проигрыватель *Philips* для грампластинок небольшого диаметра. Стоил *XK150* 1940 фунтов или 4800 долларов в Америке, все равно гораздо дешевле конкурентов. Однако возросший комфорт и возможность посадить сзади двух детей, правда, очень маленьких, сопровождались увеличением веса, купе *XK150* весил на 130 кг больше, чем *XK120*. Неудивительно, что с базовым мотором мощностью 190 л.с. купе разгонялся до 96 км/час только за 11 секунд. Можно было заказать другую версию с двигателем того же объема, 3,4 литра, но мощностью уже 210 л.с. и увеличенным крутящим моментом, пик которого достигался при 3000 об./мин. (у стандартной машины – при 4000 об./мин.). Инженеры *Jaguar* понимали, что многие покупатели, приветствуя комфорт, не захотят мириться с



RCforum.ru

потерями в динамике, и с 1959 года предложили наиболее спортивный вариант, который получил наименование *XK150 S*.

Технические характеристики для *XK150 S*: мотор рядная «шестерка» объемом 3781 куб.см. с тройным карбюратором, мощностью 265 л.с. при 5500 об./мин., шасси коробчатого типа, подвеска та же, что и на *XK140*, дисковые тормоза *Dunlop* с гидроусилителем, трансмиссия ручная, четыре скорости с овердрайвом, привод задний, максимальная скорость 219 км/час, разгон до 96 км/час занимал 7,6 секунды. Но, чтобы купить *XK150 S*, нужно было выложить уже 2200 фунтов. Если среди *XK120* и *XK140* охотнее всего покупали родстер, то заказчики *XK150* предпочитали купе. Общей тенденцией был экспорт около 80 процентов автомобилей.

Всего с 1957 по 1960 год построили 9395 *XK150*, из них полторы тысячи единиц с автоматической трансмиссией и 1466 в спортивной версии *S*.

Наиболее значительный коммерческий успех, конечно, приносил выпуск компактных салунов, если в «год большого пожара» прибыль *Jaguar Cars* составила триста пятнадцать тысяч фунтов, то годом позже она удвоилась, а в 1959, когда удалось собрать почти двадцать одну тысячу автомобилей, прибыль достигла миллиона четырехсот тысяч фунтов.

Тем временем в автомобильном мире появились яркие звезды, полные технических новаций, такие как *Citroen DS* или *BMC Mini*. В этой машинке многие сначала увидели «шоппинг кар» для пожилых леди, другие – возможность для молодых людей купить свой первый автомобиль, но неожиданно *Mini* стал побеждать в престижных международных соревнованиях, даже в Ралли Монте-Карло. Большой интерес вызвал дебют прекрасно сбалансированного спортивного автомобиля *Lotus Elite* с кузовом из фибергласса. Дисковые тормоза на легковых машинах уже применяли *Austin Healey* и *Jensen*, правда, в отличие от *XK150*, они выпускались не тысячами, а сотнями. Интерес к автомобилям вообще, а к спортивным и престижным в частности объяснялся тем, что у людей появились деньги, покупательская способность возрастала, многие британцы стали проводить отпуск за границей, а их домашние животные – собаки, кошки и канарейки – поедали ежегодно специальных кормов на сумму, равную двум третям той материальной помощи, которая оказывалась правительством Великобритании всем странам третьего мира.

К концу пятидесятых линии спортивных машин и больших салунов, по крайней мере, по мнению сэра Уильяма, стали казаться устаревшими. Появившаяся в 1959 году модель *Mark Nine* не была достаточно радикальной, хотя многие признавали этот автомобиль прекрасным.

Jaguar Mk. IX

В целом это оставался старый добрый *Mk. Seven*, но с такими новшествами, как дисковые тормоза *Dunlop* с гидроусилителем, и мотором объемом в 3781 куб.см.. Мощность двигателя достигла 265 л.с., так что, несмотря на размеры, машина была вполне резвой. Ею и управлять стало значительно легче, поскольку усилитель руля стал стандартом.

Стоил *Mark IX* 2000 фунтов.

Завершая серию представительских салунов, начатую в 1950 году, эта машина выпускалась всего лишь около двух лет, до 1961года. Общее количество произведенных *Mark Nine* – 10009 .

RCforum.ru

Летом 1959 года британская автомобильная общественность была взбудоражена долгожданной победой в Ле-Мане команды *Aston Martin*, однако этого успеха заклятые конкуренты достигли уже после ухода со сцены гоночных «ягуаров». Тем не менее, Лайонс пожелал вернуть внимание публики.

Как это иногда случается, образовалась утечка информации. В начале зимы поползли волнующие слухи о том, что внутри компании *Jaguar Cars* идет работа над каким-то совершенно небывалым спортивным автомобилем. Получило известность только предполагаемое имя, *XK160*. Но на самом деле новую модель назвали иначе.

RCforum.ru

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

26 мая 1960 года королевство *Jaguar* увеличилось вдвое: сэр Уильям Лайонс приобрел компанию *Daimler*.

Это имя было адаптировано в Британии предпринимателем Фредериком Симмсом, который с 1893 года изготавливал и продавал в Лондоне лодочные моторы *Daimler*, купив лицензию одноименной германской фирмы. В 1896 году Симмс открыл в Ковентри первое в стране производство автомобилей. С начала XX века *Daimler* получил известность как «королевская» марка, британская корона оказывала предпочтение именно «даймлерам», а не «роллс-ройсам», например. Хотя это обстоятельство стало решающим в формировании имиджа старейшей марки, не забывали на фирме и о простой публике, для нее предназначались автобусы, так называемые «дабл-декеры», в которых эта самая публика размещалась на двух этажах. Занимался *Daimler* и военной техникой, в первую очередь броневиками, проделав огромную работу в ходе как первой, так и второй мировых войн. Еще одним направлением деятельности военного времени являлось строительство авиационных двигателей.

Автомобили *Daimler*, в отличие от *Jaguar* с их спортивным характером, всегда соответствовали слову «люкс» и, наверное, поэтому в качестве двигателей до середины 30-х годов фирмой применялись бесклапанные моторы системы Чарльза Найта, чрезвычайно эластичные и почти бесшумные. Позднее они уступили место более традиционным силовым установкам, не менее утонченным V12 и оригинальным рядным «восьмерками» конструкции Лоуренса Помероя.

В 1931 году к *Daimler* была присоединена фирма *Lanchester*, отличавшаяся своеобразностью в технических решениях и превосходным дизайном, но с 1956 года легковые машины *Lanchester* больше не выпускались. Начиная с 1908 года, автомобильное производство *Daimler* базировалось на заводе Рэдфорд, который был почти полностью разрушен во время второй мировой войны в результате налетов немецкой авиации. Постепенным восстановлением Рэдфорда занимались длительное время. Лайонс приобрел этот завод, а также права на торговую марку *Daimler* за сумму в 3400000 фунтов. В цехах Рэдфорда оставили сборочные линии автобусов, грузовиков и военной техники, а производство легковых машин сосредоточили на Браунс Лейн. Общее количество занятых работников теперь достигло восьми тысяч человек. Чтобы слияние происходило менее болезненно, новое здание *Sports&Social Club* возвели на территории Рэдфорда, а на должность секретаря по общественным вопросам в *Jaguar Cars Ltd.* был назначен представитель *Daimler*.

Модельный ряд марки *Daimler*, сформированный лордом Доккером, одним из самых эксцентричных руководителей автомобилестроительных фирм, признавался интересным, особенно роскошные купе, созданные вместе с кузовным ателье *Hooper*. Но эти чрезвычайно непрактичные и на редкость дорогие машины с трудом находили спрос. Соответственно, и объем выпуска был настолько мал, что о существенных прибылях не могло идти и речи.

Одной из лучших разработок *Daimler* считался *SP250*, небольшой спортивный автомобиль с кузовом из фибергласса. Он обладал привлекательным дизайном и созданным Эдвардом Тернером, прекрасным мотором V8 с рабочим объемом всего два с половиной литра. Но вот шасси, такое же, как на недорогом *Triumph TR*, было куда менее совершенным. Тем не менее, эта машина оставила свое имя в летописи спортивных побед: Дункан Блейк в 1961 году выиграл на ней первенство Северной Америки среди серийных автомобилей. Проблема заключалась в том, что под маркой *Jaguar* также выпускался открытый спортивный автомобиль и добиться значительного разрыва в цене, чтобы отнести эти машины к разным секторам рынка, было невозможно. Поэтому выпуск *Daimler SP250* продолжался только до 1964 года и составил 2600 экземпляров.

В производственной программе решили сохранить и большой парадный *Daimler Majestic Major* с мотором V8 объемом 4,5 литра, чтобы не оставить без транспорта коронованных особ и тех, кто желал на них походить. Эта модель, дебютировавшая на рынке в 1958 году, выпускалась ровно десять лет, всего было построено 535 таких автомобилей.

RCforum.ru

Возможно, должен вызывать сожаление тот факт, что очень хорошие двигатели V8 объемом в два с половиной и четыре с половиной литра не нашли применения на «ягуарах». Объясняется это просто: инженеры *Jaguar Cars* работали над своим мотором V8, у которого цилиндры были расположены под углом шестьдесят градусов, а не девяносто, как у *Daimler*, однако добиться такой степени защиты от вибраций и сбалансированности, какой обладали «шестерки» *XK*, не удавалось. Да и звучание нового мотора казалось руководителям *Jaguar* неудовлетворительным.

В марте 1961 года было объявлено о создании *Jaguar Group*, с председателем и управляющим сэром Уильямом Лайонсом, вице-председателями Артуром Уайттекером и Биллом Хейнесом, а Раймонд «Лофти» Инглэнд стал заместителем управляющего. Помимо *Jaguar Cars* и *Daimler* в группу входила еще и приобретенная за восемьсот тысяч фунтов компания *Guy Motors* из Вулверхэмптона. Эта фирма производила грузовики и тракторы, которые с той поры стали называться *Big J*. Немного позже в составе *Jaguar Group* оказалась также небольшая *Sunbeam Trolleybus Co*.

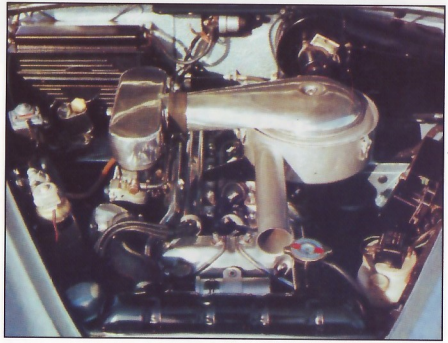
Несмотря на то, что приобретение новых предприятий, особенно *Daimler*, потребовало значительных затрат, акционеры *Jaguar Cars Ltd.* не имели оснований для недовольства деловой политикой сэра Уильяма Лайонса. Ни один финансовый год не стал убыточным, наоборот, в течение первых трех лет с момента приобретения *Daimler*, когда полностью обновили модельный ряд, фирма оставалась прибыльной, на уровне миллиона ста тысяч фунтов в год. Причем собственно легковых автомобилей компания физически не могла пока собирать более, чем двадцать пять тысяч в год. Лайонс все время настойчиво искал возможности сделать спрос еще выше и стабильнее и в результате автомобили *Jaguar* обладали прекрасными потребительскими качествами. Иногда покупателям приходилось некоторое время и подождать новый «ягуар», но они были к этому готовы, потому что очень желали приобрести одну из новых моделей фирмы, в первую очередь *Jaguar Mark Two*.

Jaguar Mk. II

Хотя этот автомобиль дебютировал в 1959 году, обычно его связывают именно со следующим десятилетием. Огромная популярность, выпавшая на его долю, сделала *Mark Two* одним из самых знаменитых и узнаваемых не только в истории фирмы, но и в истории автомобиля вообще. В свое время *Mk. II* являлся настолько

привлекательной покупкой, что его коммерческий успех так и не превзошла ни одна из последующих моделей *Jaguar*. Полицейские и преступники одинаково любили эту машину за скорость, а обычные покупатели приходили в восторг от интерьера, настоящего пира качественного дерева и дорогой кожи. Важнее всего, что цена за автомобиль люкс-класса запрашивалась настолько невысокая, начиная от полутора тысяч фунтов, что другие производители просто не могли с ней соревноваться.

RCforum.ru



С точки зрения дизайна это был один из редких в истории марки *Jaguar* случаев, когда второе издание оказалось лучше оригинала. Если вид спереди очень сильно похож на *Mk. I*, то большое характерное заднее окно, элегантные линии дверей с сильно увеличенной площадью остекления не дают возможности спутать эти машины. *Mark II*, к тому же, несколько шире предшественника. В целом дизайн получился солидным, но совсем не мрачным. Превосходный внешний вид достигался и более тщательным выполнением деталей. Автомобиль получил новую решетку радиатора. Такой авторитетный дизайнер, как Джорджетто Джуджаро, назвал *Mk. II* самым превосходным «ягуаром», в котором аристократизм линий, отчетливая индивидуальность и утонченный шарм отражали лучшие британские традиции, усиленные к тому же натиском возросшей мощности.

Технические характеристики: моторы *XK*, на выбор 2,4 литра, 3,4 литра и самая сильная версия с двигателем объемом 3,8 литра. Несущий кузов, передняя подвеска независимая, задняя полуэллиптическая, ручная четырехскоростная коробка передач *Moss* с

RCforum.ru

овердрайвом, привод задний – все как у *Mk.One*, но теперь дисковые тормоза *Dunlop* с усилителем стали стандартом. Версия с самым маленьким мотором, развивавшим только 120 л.с., нашла спрос у тех, кто любил показаться окружающим в престижной машине. Тем более, что тогда скорость свыше 150 км/час казалась многим опасным безумием, а именно такая скорость являлась предельной для *Mark II 2,4*. Однако наибольший спрос вызвал куда более спортивный вариант с мотором 3,4 литра, двумя карбюраторами *SU* и мощностью 210 л.с., развивавшая скорость 190 км/час, и с разгоном до 96 км/час за 10,9 секунды. Наконец, примерно четверть покупателей оказали предпочтение наиболее быстрому автомобилю, с двигателем 3,8 литра, мощностью 220 л.с. Понятно, что он был и самым дорогим, 1700 фунтов стерлингов. Его скоростные возможности превышали 200 км/час, хотя и не намного, а динамика характеризовалась восемью с половиной секундами, необходимыми для разгона до скорости 96 км/час. Пожалуй, таких показателей вряд ли бы стал стыдиться любой пятиместный автомобиль не то что шестидесятых годов, но и девяностых.

Неудивительно, что спортивные достижения *Jaguar Mk. II* оказались на редкость впечатляющими. В 1960 году французский гонщик Бернар Констэн выиграл соревнование «Тур де Франс» на *Mk. II 3,8*, а потом побеждал в этой гонке еще три года подряд. «Альпийский кубок» шестидесятого года был выигран Парксом, а немецкий спортсмен Петер Некер побеждал на опаснейшей трассе Нюрбургринга в 1961, 1962 и 1963 годах. И в далекой Новой Зеландии экипаж Арчибальда и Шелли выигрывал сложные шестичасовые гонки в 1963 и 1966 годах, а в промежутке первенство у них отнимал экипаж Уард и Коппинс, также выступавший на *Mk. II 3,8*. К этому можно добавить множество побед в европейских кузовных чемпионатах, и многочисленные успехи на клубном уровне.

Выпуск наиболее мощной версии продолжался до 1967 года включительно, «средний брат» оставался в серии до 1968 года, а «младший» – до 1969. Последние два года эти машины назывались уже иначе: *Jaguar 340* и *Jaguar 240* соответственно, а чтобы сохранить цену на прежнем уровне, вместо привычных дерева и кожи появилось обилие недорогого пластика.

RCforum.ru

Всего с 1960 по 1969 год автомобиль под именами *Mk. II*, *340* и *240* был выпущен в количестве 90640 единиц. Среди знатоков и коллекционеров *Mk. Two* ценится почти в два раза дороже, чем намного более редкий *340*.

Daimler V8-250

Один из первых результатов совместной работы со старейшей фирмой, ставшей подразделением *Jaguar Cars*, хотя многие и считали эту машину скорее ходом в маркетинговой политике, чем собственно инженерной разработкой. Внешние отличия от *Jaguar Mk. II* заключаются только в использовании символики, так же, как и в измененной решетке радиатора, с волнистой верхней линией, в соответствии с традициями *Daimler*.

Зато под капотом располагался мотор V8 конструкции Тернера, точно такой же, как на небольшой спортивной машине *Daimler SP250*. Наконец, требования рынка продиктовали третью

RCforum.ru

отличительную черту: если такая опция, как автоматическая коробка передач, очень редко заказывалась покупателями *Jaguar Mk. II*, то подавляющее большинство *V8-250* являлись именно «автоматами», что вполне отвечало характеру автомобилей этой марки, прозванной «королевской». В отношении всех остальных элементов машина повторяла *Jaguar Mk. II*.

Всего с 1962 по 1969 год было произведено 17620 экземпляров *Daimler V8-250*.

1961 год ознаменовался двумя большими событиями: открытием первого в Британии настоящего моторвея или, если угодно, автострады, автобана и т.п., под названием *M1*, и появлением в продаже спортивного автомобиля *Jaguar E-type*, который стал бесспорным хозяином этого моторвея. Дебют долгожданной машины, предварительно названной в журналистской среде *XK160*, состоялся 16 марта в Женеве, где сэр Уильям лично представил новый купе на суд мировой автомобильной общественности. Первого апреля на нью-йоркском автосалоне впервые показали родстер. Успех на долю *E-type* выпал колоссальный, он выглядел изумительно, обладал очень высокой скоростью и, вдобавок, стоил намного дешевле, чем можно было предполагать.

Конечно, далеко не все владельцы *E-type* ездили очень уж быстро, но даже просто замеченным в этой машине казалось важным и модным, таким уважением она пользовалась в обществе. И по прошествии свыше трех десятков лет находится очень много людей, продолжающих считать *Jaguar E-type* одним из самых совершенных и запоминающихся в истории автомобилей.

Jaguar E-type

В этой разработке конструкторов во главе с Уильямом Хейнесом и дизайнера Малколма Сойера сразу узнавался «родственник» *D-type*, что вполне соответствовало замыслу. Неслучайно вместо *XK160* новая машина получила имя *E-type*, это не просто следующая за «D» буква, но также указание, что автомобиль принципиально отличается от серии *XK*. В те времена энтузиасты, знающие толк в спортивных авто, могли только мечтать о *Ferrari 250GT SWB* или *Mercedes-Benz 300SL*, но теперь за вдвое меньшую цену, 2100 фунтов, появилась возможность стать обладателем *E-type*,

плавные обводы которого недвусмысленно напоминали о гонках в Ле-Мане. Модель *E-type* не была нормальной машиной в привычном понимании. Нормальные – значит простые, обычно тусклые и скучные, довольно часто неуклюжие и, в основном, медленные. А эта, длинная и низкая, явилась мечтой художника, воплощенной в металле. Уэйн Черри, шеф-дизайнер *General Motors* в середине девяностых, отмечал, что этот автомобиль смотрелся намного авангарднее всех своих современников, словно пришелец из далеких миров, или, скорее, из другой эры.

RCforum.ru

E-type разделял концепцию своих предшественников, когда высота требовалась наименьшая, а длина капота наибольшая, но это не самое главное. *E-type* получился очень быстрым, хотя многие отмечали, что достичь показателя скорости в «круглые» 150 миль в час, то есть около 240 км/час, могли только специальные облегченные машины и то, как говорится, в хороший день. И все равно это была настоящая ракета в мире, где на дорогах преобладали семейные *Ford Anglia* с максимальной скоростью в 110 км/час. Заметим, что для того, чтобы ездить на *E-type* на скоростях свыше 220 км/час требовались и кое-какие нервы, потому что длинный нос мог создать эффект подъема, да и покрышки выпускались тогда довольно узкими по представлениям конца двадцатого века. Во всех остальных отношениях *E-type* остается шедевром.

В качестве испытаний проводились углубленные тесты в странах с различным климатом, опытные образцы наездили около 100000 км по дорогам почти всех европейских стран.

Технические характеристики: мотор *XK*, рядная «шестерка» объемом 3781 куб.см и мощностью 260 л.с. при 5500 об./мин, с тройным карбюратором *SU*; кузов типа монокок с треугольной рамной платформой спереди, на которую крепили двигатель; полнос-

RCforum.ru

тью новая независимая подвеска конструкции Боба Найта, одна из самых совершенных в то время; задний привод, дисковые тормоза *Dunlop* с усилителем, дифференциал. Максимальная скорость составила 240 км/час, разгон до скорости 96 км/час занимал 7 секунд. Стандартная машина имела стальные колеса, в то время как на гоночном *D-type* они были выполнены из легкого, но гораздо более дорогого магнезия. Тем не менее, *E-type* получился на 220 кг легче, чем *XK150*, что вместе с более эффективной аэродинамикой объясняет выигрыш в скорости по сравнению с предыдущей моделью. Даже сегодня динамические показатели *E-type* выглядят впечатляюще. Поначалу нарекания вызывала ручная четырехскоростная трансмиссия, где первая передача не была синхронизирована, но коробку скоро заменили. Автомобиль предлагался в двух вариантах, родстер и купе. До сих пор не утихают споры, какая версия более гармонична, но в США, где *E-type* стоил 5600 долларов, покупатели предпочитали открытую машину, в то время как дома лучше продавался двухместный купе, у которого сзади вместо окна крепилась дверца, открывающая доступ к полке для багажа. Это был первый «ягуар» с кузовом типа фастбэк после модели *SS Airline*. Кстати, сам сэр Уильям считал лучшей машиной именно купе.

RCforum.ru

Несмотря на незаурядные скоростные возможности, *E-type*, также как в свое время *XK150*, слыл больше комфортабельным «гран туризмо», чем гоночным автомобилем, хотя даже стандартная модель оказалась достаточно хороша, чтобы принести Грэму Хиллу ГТ Трофи на трассе в Ултон Парк в апреле 1961 года, или Сатклиффу Кубок Парижа 1964 года. Специально подготовленные версии иногда побеждали легендарные *Ferrari GTO*, правда, чаще все-таки бывало наоборот.

С 1964 года *E-type* комплектовали слегка модифицированным мотором с объемом, увеличенным до 4235 куб.см. и мощностью 265 л.с. при 5400 об./мин. Выигрыша в максимальной скорости это не дало, а разгонная динамика немного улучшилась.

В 1966 году был предложен третий вариант *E-type*, купе с пассажирской формулой 2+2. Пытаясь достигнуть большей практичности, машину удлинили на 23 см, сделали более высокой линию крыши и изменили задние обводы. Эта версия нашла, конечно, своего покупателя, но зато позволила критикам отпускать комментарии в стиле «в семье не без урода».

В оригинальном виде *E-type* просуществовал до 1968 года, когда в США изменились нормы пассивной безопасности автомобиля. Машины так называемой *Series I* наиболее ценятся теперь

коллекционерами. Всего за период 1961-1968 годов было произведено 38410 экземпляров, в том числе 17370 родстеров, 15440 купе и 5600 купе 2+2.

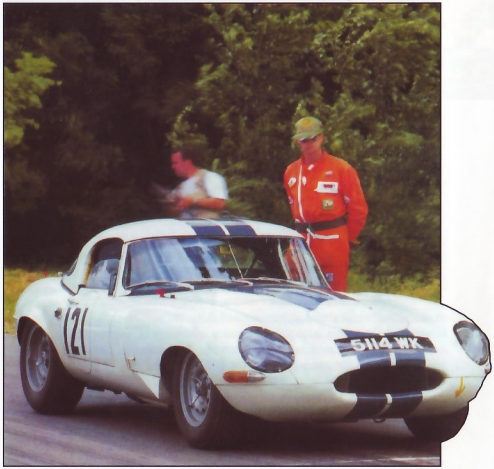
Автомобили *E-type*, выпускавшиеся в 1969-1970 годах получили название *Series II*. Эти машины получили ряд внешних отличий: дизайн головных фар был изменен, фонари лишились плексигласовых обтекателей, появились новые бамперы, которые отвечали требованиям американского рынка. Также Северной Америке предназначалась новая опция, *E-type* стало возможным заказать и с автоматической трансмиссией *Borg-Warner*, но только в версии купе 2+2, длина которой позволяла разместить «автомат». В кокпите алюминиевый приборный щиток был заменен кожаным. За два с небольшим года выпустили 18820 *E-type Series II*, из них 8630 родстеров, 4860 купе и 5330 купе 2+2.

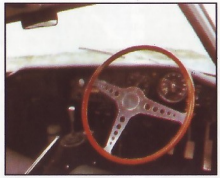
Иногда эти модели объединяют, называя их «настоящими» *E-type*. Их собрали в количестве 57230 экземпляров. В Британии оставалось около 15 процентов, часть машин экспортировалась в Европу и Австралию, но подавляющее большинство отправилось в Северную Америку.

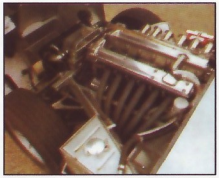
RCforum.ru

«Lightweight» E-type & «Low Drag Coupe»

Еще летом 1960 года *Jaguar Cars* анонимно выставляла прототип под названием *E2A* на гонках в Ле-Мане, но успеха эта машина не имела. Однако не в традициях *Jaguar* было совсем закрыть спортивную программу. Лайонс решил, используя агрегаты серийного *E-type*, построить ограниченное число более приспособленных к гонкам версий для избранных покупателей.







Автомобиль представлял собой родстер с фиксированным хардтопом. Хотя мотор крепился, как на всех *E-type*, на стальной треугольной раме, кузов типа монокок и хардтоп были выполнены из алюминия. Специальный шестицилиндровый рядный мотор объемом 3780 куб.см. развивал мощность 296 л.с. при 5750 об./мин. Выигрыш в мощности почти не повлиял на максимальную скорость, зато разгон, по отзывам, получился ураганным, однако точные данные не сохранились. В качестве трансмиссии предлагалась ручная коробка с пятью скоростями.

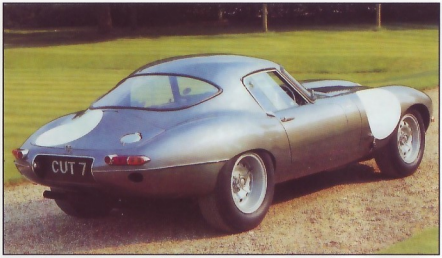
Среди покупателей *«Lightweight»* был Джон Кумбс, дистрибьютор *Jaguar* из Саррея, на его машине гонялись такие известные гонщики как Грэм Хилл, Рой Сальвадори и Джеки Стюарт.

Американский энтузиаст Бриггс Каннингхэм приобрел три такие машины и выставил их на гонке в Себринге в 1963 году, но лучшая из его машин оказалась лишь седьмой. Он также принял участие в Ле-Мане того же года, правда только одна из машин, которой управлял сам Каннингхэм, смогла финишировать девятой.

«Lightweight» хорошо себя показывал в коротких гонках в Британии, но для многочасовых марафонов его форсированный двигатель не был достаточно надежен. Строили эту машину только в 1963 году, общее количество экземпляров – двенадцать.

Другой интересный автомобиль, незамысловато названный *«Low Drag Coupe»* (т.е. купе с низким коэффициентом сопротивления воздуха) создали в 1962 году на базе *E-type* инженер Дерек Уайт и дизайнер Малколм Сойер. Машина явилась очередной попыткой

RCforum.ru



улучшения аэродинамики и уменьшения веса. Кроме того, *«Low Drag Coupe»* нес экспериментальный, полностью алюминиевый рядный шестицилиндровый двигатель мощностью 276 л.с. Трудно привести точные данные, отражающие динамику этого автомобиля, хотя известно, что его максимальная скорость достигала 255 км/час. Построенный в единственном экземпляре, *«Low Drag Coupe»* после интенсивных заводских тестов был продан гонщику Дику Прозиро, который активно участвовал на этой машине в соревнованиях сезонов 1963-64 годов. В частности, Прозиро удалось занять второе место в Гран При Реймса и шестое в гонке ТТ в Гудвуде. Начиная с середины шестидесятых, *«Low Drag Coupe»* многократно менял хозяев, побывав в различных частных коллекциях и музеях по обе стороны Атлантики.

Итак, с появлением *E-type*, любой, кто имел деньги, мог позволить себе гонять на скоростях свыше 220 км/час, и желающих было достаточно. Традиционно спортивный характер британцев вместе с развитием мощности моторов обещали превратить население Соединенного Королевства в нацию гонщиков. Действительно, в шестидесятые годы британские гонщики выиграли очень много соревнований на самых разных уровнях, включая и *Formula 1*, больше, чем когда-либо до этого. Справедливости ради отметим, что также больше, чем после...

Конечно, купить дорогой спортивный автомобиль могли немногие, и тогда появились первые тюнинговые фирмы. И пусть не все решались на установку двойного карбюратора, зато огромная хромированная выхлопная труба, противотуманные фары, деревянный набалдашник рычага коробки передач весьма способствовали уверенности владельца, что его машина – самая лучшая, по крайней мере, на стоянке.

Однако наряду с ростом популярности всего, что, так или иначе, было связано с автоспортом, всегда существовал спрос на большие и солидные представительские автомобили. *Jaguar Cars* предложила новую модель в этом секторе рынка осенью 1961 года, ее появление, почти совпавшее по времени с дебютом *E-type*, осталось несколько в тени. Новый автомобиль, названный *Mark Ten*, был ориентирован главным образом на американский рынок, о чем можно судить даже по его размерам.

Jaguar Mk. X

Эта машина также прошла огромную программу испытаний перед началом серийного выпуска. *Mark X* стал первым большим салуном *Jaguar* с несущим кузовом. Плавные линии с возрос-

RCforum.ru

шей длиной делали *Mk. X* более легким на вид, чем *Mark Nine*, общий стиль был выдержан в духе времени, но, возможно, далеко не в самом счастливом варианте. В действительности получилась большая машина, шириной 1930 мм, что позволяло разместиться сзади трем пассажирам. Стоил *Mk. X* от 2200 фунтов и выше, в зависимости от комплектации, наиболее популярной опцией была трехскоростная автоматическая коробка передач. Внутри автомобиль был роскошным, как того и требовал этот класс.

Технические характеристики: мотор рядная «шестерка» объемом 4235 куб.см. и мощностью 265 л.с. при 5400 об./мин. с тройным карбюратором, несущий кузов, полностью независимая подвеска, усилитель рулевого управления, коробка передач ручная или автоматическая, привод задний, дисковые тормоза *Dunlop* с усилителем, максимальная скорость 196 км/час, время разгона до скорости 96 км/час составляло 10,4 секунды. Разумеется, неплохие динамические показатели двухтонной машины сопровождались значительным расходом топлива, превышавшим 20 литров на каждые 100 км пробега.

RCforum.ru

В 1967 году автомобилю дали новое имя, *420G*, он отличался от предшественника только деталями внешней отделки, наиболее печально, что из-за новых американских правил пассивной безопасности салуны *Jaguar*, как большие, так и компактные, лишились такого важного элемента символики – фигурки ягуара в прыжке. После 1968 года многие владельцы продолжали украшать капоты своих машин этим творением Фредерика Гордона Кросби, но уже в частном порядке.

Всего за период с 1962 по 1970 год произвели 24282 единицы, из них 18519 именовались *Mark X* и 5763 получили название *420G*.

Daimler DS420

Модель предстала перед публикой на традиционной выставке в лондонском зале «Олимпия» в 1968 году. Автомобиль был выполнен на основе агрегатов *Jaguar Mk. X*, а название *420*, как и в отношении *420G*, показывает объем двигателя, по-прежнему серии *XK*, объемом 4235 куб.см., мощностью 245 л.с. и с максимальным крутящим моментом 309 Нм. Этот мотор позволял очень тяжелому, 2160 кг, лимузину разгоняться до 177 км/час. Кузов разрабатывался под личным руководством Лайонса и в значительной мере отражал традиционные стилистические решения ателье *Hooper*, которое бы-

RCforum.ru

ло постоянным партнером *Daimler* в пятидесятых. Чрезвычайно консервативный дизайн, высочайший уровень комфорта, совместивший современные кондиционер и радиотелефон с обилием кожи и красного дерева – все это отвечало требованиям титулованных особ, в частности, королевы Елизаветы II. Модель выпускалась с 1968 по 1992 год. На ее основе создавались некоторые варианты, например ландолеты, которые строила фирма *Vanden Plas*. Всего было изготовлено 4116 экземпляров *DS420*.

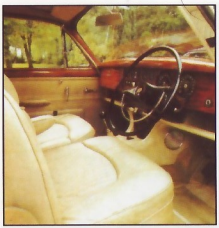
Между тем группа *Jaguar* продолжала расти, в марте 1963 года ее частью стала компания *Coventry Climax Engines Ltd.*, получившая известность благодаря моторам, которые на шасси *Lotus* дважды, в 1959 и 1960 годах, выиграли чемпионат *Formula 1*. Этот успех был повторен в 1963 и 1965 годах. Автомобили с моторами *Climax* одержали в *Formula 1* в общей сложности 96 побед. Конечно, сэр Уильям Лайонс, получая контроль над этой фирмой, стремился увеличить конструкторский потенциал *Jaguar Group*. Надо сказать, что, принимая решения о приобретениях и слияниях, сэр Уильям не часто докучал другим членам совета директоров совещаниями, иногда они узнавали об изменениях из газет. Но ведь Лайонс оставался держателем 260000 акций из 480000, обладающих правом голоса.

Уже начиная с 1962 года в экономике Британии стали понемногу появляться признаки инфляции, фунт стал «худеть». В автомобильной промышленности заметили, что спрос начинает снижаться, правда, пока только на наиболее дорогие машины. Сэр Уильям посчитал, что раз *Mark Ten* не оправдывает надежд в должной степени, требуется создать другой четырехдверный салун, который бы по своим размерам и цене находился между моделями *Mk. II* и *Mk. X*. И в 1964 году покупателям был предложен автомобиль, названный *S-type*.

Jaguar S-type

Внешний вид новой машины представлял собой смесь элементов *Mk. II* и *Mk. X*, от первого он унаследовал оформление передней части, а от второго позаимствовал линию багажника, в целом дизайн *S-type* трудно назвать идеально сбалансированным. С точки зрении механики, моторы были заимствованы с компактных салунов, это были рядные «шестерки» *XK* объемом 3,4 и 3,8 литра, зато полностью независимая подвеска перекочевала с *Mark X*, так

RCforum.ru



же, как и гидроусилитель руля. Покупателям предлагалось сделать выбор между ручной коробкой передач и автоматической трансмиссией. По размерам и полезной вместимости машина приближалась к *Mk. X*, но весила несколько меньше и легче управлялась. Стоила эта модель 1800 фунтов.

В 1967 году на *S-type* решили установить мотор объемом 4235 куб см., для этого потребовался больший моторный отсек, так что передняя часть стала также соответствовать *Mk. X*, или, точнее уже модели *420G*, получилась как бы уменьшенная копия «старшего брата». Тогда же *S-type* получил имя *420*, а самую богато отделанную версию назвали *Daimler Sovereign*.

Всего за период 1964 – 1969 годов было произведено 40200 «средних» салунов, из них 5700 получили символику *Daimler*.

Несмотря на инфляционные ожидания, интерес к автомобилям попрежнему оставался высоким, их число в Соединенном Королевстве к середине шестидесятых превысило девять миллионов, а ежегодную выставку в Ирл Корт посещало около 700000 человек. Появление нового *Lotus Elan* собирало толпы народа, как и дебют авангардного в техническом отношении

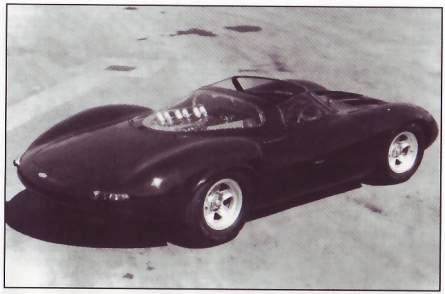
RCforum.ru

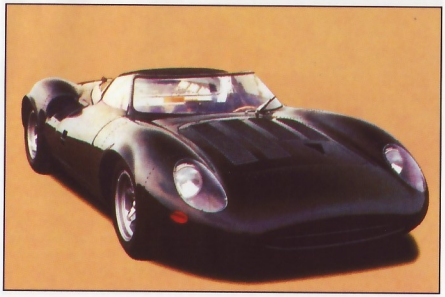
Jensen FF Interceptor, с приводом на все колеса и антиблокировочной тормозной системой. Приветствуя эти новшества, покупатели все же гораздо чаще приобретали другую модель *Jensen*, которая не имела таких инноваций, но смотрелась идентично, а стоила дешевле.

Jaguar Cars была пока в прибыли: в шестьдесят четвертом и шестьдесят пятом по полтора миллиона фунтов. Объем производства составлял чуть менее двадцати пяти тысяч автомобилей ежегодно. Однако не все шло гладко. Хотя в целом отношения между администрацией и работниками были лучше, чем в среднем в автопромышленности, тем не менее, в 1965 году сборочные линии остановились на пять недель, парализованные забастовкой. Однако сэр Уильям Лайонс оставался тверд, и на все требования бастующих отвечал кратко: «но продакшн – но дискашн». Он смог настоять на своем и в этот раз.

Сэр Уильям испытывал возрастающее беспокойство за судьбу компании, которой он посвятил всю свою жизнь. После смерти сына Лайонс не видел среди окружающих человека, которого он, вместе с советом директоров, мог бы провозгласить своим преемником. Да и члены совета директоров *Jaguar Group*, испытанные соратники Лайонса, также как и он, были очень пожилыми людьми, на седьмом десятке. И эта проблема становилась все актуальнее с каждым годом.

В шестидесятые годы предпринимались попытки вернуться на трассу в Ле-Мане, где после ухода сначала *Jaguar*, а потом *Aston Martin* почти безраздельно правили красные цвета *Ferrari*. Конечно, «вернуться в Ле-Ман» означало для Лайонса только одно – победить в Ле-Мане, другие возможности не брались во внимание. К сожалению, построить «ягуар», способный занять первое место в самой престижной гонке в мире, тогда так и не удалось.





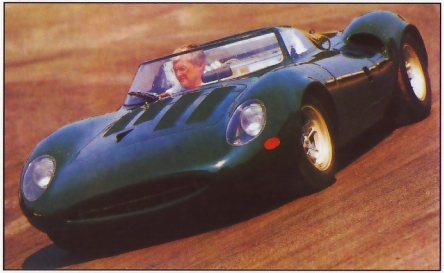
Jaguar XJ13

Машина оказалась несчастливой, как и ее название. Даже развитие проекта шло бесконечно медленно, постоянно откладывалось. Но все-таки в 1966 году был, наконец, построен опытный образец, и начались испытания. Общее руководство принадлежало Дереку Уайту, который создал *«Lightweight»* и *«Low Drag Coupe»*, над двигателем работал Джордж Бак, а кузовом занимался Малколм Сойер. В проекте также принимал участие молодой инженер Майк Кимберли, впоследствии руководитель *Lotus*, а позже *Lamborghini*,

RCforum.ru

очень уважаемый специалист, однако почему-то не принесший удачи ни одной из названных фирм, хотя и по независящим от него обстоятельствам.

XJ13 последовал моде на центральное расположение мотора в несущем кузове. Этот алюминиевый кузов оказался самой прекрасной из всех работ Сойера. Высота машины была всего 970 мм, чуть ниже, чем у ставшего вскоре знаменитым *Ford GT40*. Продольно располагавшийся за местом водителя двигатель с двумя распредвалами имел конфигурацию V12 и рабочий объем 4993 куб см, это был совершенно уникальный мотор, а не вариант привычного *XK*, он выдавал мощность 503 л.с. при 7600 об./мин. Автомобиль получил независимую подвеску, дисковые тормоза и пятискоростную коробку передач.



Когда первый и единственный экземпляр *XJ13* тестировали, он показывал максимальную скорость 280 км/час, уже недостаточную для того, чтобы претендовать на победу в Ле-Мане. Выявились недостатки в управлении, тенденция к сносу задней оси, а очень красивый кузов помогал на прямых набирать не только скорость, но еще и высоту. Этой машине не суждено было участвовать в гонках. Несмотря на это, во время испытаний болезненный *XJ13* успел разбиться на очень высокой скорости вследствие разрушения одного из алюминиевых колес. И машину надолго забыли, до 1973 года, когда ее решили восстановить для использования в рекламных целях. Теперь *XJ13* находится в музее *Jaguar Cars* на Браунс Лейн в Ковентри.

Кейт Хэлфит, автор дизайна напоминающего звездолет *XJ220* 1988 года, не скрывал, что именно данное творение Сойера послужило источником его вдохновения. Он назвал *XJ13* невероятно прекрасной машиной. Ее создатели горько шутили, что если бы в Ле-Мане проводился конкурс красоты для автомобилей, тогда, конечно, *XJ13* мог бы победить. Как и в музыкальном состязании, поскольку его мотор давал великолепный бесподобный звук.

RCforum.ru

11 июля 1966 года общественность была ошарашена совместным заявлением сэра Уильяма Лайонса и сэра Джорджа Гарримана о слиянии *British Motor Company* с *Jaguar Group* и образовании совместного бизнеса под именем *British Motor Holding*. В последующих заявлениях и интервью преобладали уверенность и взаимное уважение, хотя надо заметить, что *BMC* являлась более крупным партнером.

Лайонс надеялся, что в усложняющейся экономической ситуации возникшее объединение будет иметь лучшую конкурентную способность. Вдобавок *BMC* владела большим стальным производством, и Лайонс рассчитывал сократить расходы на комплектующие для «ягуаров». Но сохранить независимость внутри холдинга оказалось невозможным, на некоторые решения он повлиять уже не мог. Нельзя забывать, что с самых первых лет предприятие Лайонса всегда было прибыльным. И вот, если в последний год полной независимости прибыль составляла полтора миллиона фунтов, то совместное управление привело к тому, что сумма прибыли группы уменьшилась на треть. Но у партнеров дела шли намного хуже, в 1967 году *BMC* понесла огромные убытки, и Гарриман склонялся к принятию мер, которые не могли вызвать восторг у Лайонса. К концу 1967 года сэр Уильям оставался председателем *Jaguar Group*, но управляющими на равных правах с ним были объявлены Раймонд «Лофти» Ингленд и Роберт Грайс.

Шестьдесят восьмой год начался с объявления о присоединении *British Motor Holding* к новому конгломерату, *British Leyland Motor Corporation*. Эта корпорация объединила почти всю британскую автомобильную индустрию, «чтобы дать идеальный ответ на экономические трудности и усиление международной конкуренции», как писали газеты. Но в действительности все оказалось иначе, в довольно короткий срок *British Leyland* доказала свою полную неэффективность. Это был ужасно несчастливый альянс.

Сэр Уильям, находившийся на январском автосалоне в Брюсселе, делал успокоительные заявления, утверждая, что «слияние в интересах страны, компаний, и их работников», но в более узком кругу выражал недовольство случившимся. Скорее всего, он уже понимал, что для *Jaguar* настает очень сложное время, которое через четверть века журналисты назвали «эпохой хаоса».

British Leyland начала деловые операции 14 мая 1968 года.

Эти пертурбации не могли повлиять, пока еще не могли, на график появления новых моделей в палитре *Jaguar*. И вот, 26 сентября того же года, в лондонском отеле *Royal Lancaster* сэр Уильям Лайонс провел презентацию автомобиля *XJ*, своего последнего создания. Машина прекрасным образом соединила достоинства прогрессивных технических решений и консервативную изысканность стиля. Резонанс в прессе был огромный, и не только в Соединенном Королевстве, а вскоре *XJ* получил международный приз «Автомобиль года».

Jaguar XJ

Сэр Уильям считал свое последнее творение самым лучшим. Безусловный стилистический талант Лайонса в полной мере воплотился в замечательном дизайне, ставшим образцом хорошего вкуса, не случайно все новые модели *Jaguar* представительского класса в последующие тридцать лет неизменно повторяли мотивы самого первого *XJ*. Это также последняя конструкторская разработка Билла Хейнеса, а сменивший его позже на посту главного инженера Боб Найт создал независимую подвеску с новой геометрией.

RCforum.ru

Модель не несла в себе ничего революционного, в данном случае именно осторожная и кропотливая работа над адаптацией и приспособлением последних технических достижений привела к одной из вершин мастерства.

Характер этого автомобиля сильно отличался от предыдущих салунов *Jaguar*, в нем не было спортивной резкости *Mk. II*, так же, как и тяжеловесности *Mk. X*. Исключительно легкий в управлении, *XJ* не требовал ни особого водительского умения, ни даже напряжения за рулем. Благодаря новой независимой подвеске машина получила высочайший уровень плавности хода, который стал с тех пор фамильной чертой «ягуаров». Скорость *XJ* теперь бы назвали только адекватной, зато машина получилась исключительно тихой, спокойной и комфортабельной. Работу подвески именовали «ковром-самолетом», настолько хорошо она поглощала неровности, причем не в ущерб управляемости. Интерьер был светлым и воздушным, он не нуждался в целой роще деревьев для отделки, как *Mk. II*. Однако водитель и пассажиры чувствовали себя изумительно. С общей изысканностью этого автомобиля не могут соперничать даже многие современные машины, а в 1968 году это был, безусловно, лучший в мире салун.

Йен Каллэм, автор дизайна *Aston Martin DB7*, назвал *XJ* рецептом по-настоящему хорошего стиля, неуловимого и изящного соотношения линий. По общему мнению, эту машину можно считать вехой в истории и культуре автомобиля вообще.

Технические характеристики: мотор рядная «шестерка» *XK*, объемом 4235 куб.см. и мощностью 245 л.с. при 5500 об./мин., по сравнению с *E-type* мощность немного редуцировали, чтобы

RCforum.ru

добиться почти совершенно полного отсутствия вибраций. Несущий кузов, новая независимая подвеска спереди и сзади, дисковые тормоза *Girling* с усилителем, рулевое управление также с усилителем, привод задний. Предлагалась два вида трансмиссии: ручная и автоматическая, последнюю заказывали более часто, она лучше соответствовала характеру *XJ*. Максимальная скорость составляла 193 км/час, разгон до скорости 96 км/час занимал 10,1 секунд.

Был также подготовлен экономичный вариант с уменьшенным до 2790 куб.см. двигателем, но только очень незначительное количество автомобилей получило подобную комплектацию.

В год своего дебюта *XJ* стоил 2250 фунтов. Еще более комфортабельная версия под названием *Daimler Sovereign* появилась к концу 1969 года. Всего с конца 1968 по начало 1973 года выпустили 79000 *XJ6* и 15000 *Daimler Sovereign*. Впоследствии, с выходом обновленной модели, эти автомобили стали именовать как *XJ6 Series I*.

Сразу после дебюта *XJ6* ушли на пенсию люди, с которыми был связан весь путь *Swallow, SS Cars* и *Jaguar*, «старая гвардия»: Артур Уайттекер и Билл Хейнес. Раймонд Ингленд стал вице-председателем и управляющим, место Хейнеса в совете директоров занял один из его многолетних соратников, Уолли Хассан, который возглавлял инженерную группу, продолжавшую работу над двенадцатицилиндровым двигателем. Впрочем, внутри структуры *British Leyland* совет директоров *Jaguar Group* обладал скорее номинальным влиянием. Политика руководства концерна часто носила судорожный характер, например в 1970 году было внезапно решено прекратить выпуск всех четырехдверных моделей *Jaguar*, кроме *XJ6*.

Между тем в Америке, где по-прежнему неплохо продавался *E-type*, в который уже раз ужесточились нормы пассивной безопасности, поэтому ветеран модельной программы подвергся большим изменениям. Кроме переделки кузова, впервые за многие годы применили мотор, не относящийся к семейству *XK*, новый двигатель V12. Хотя экспериментально существовал мотор с двумя верхними распредвалами, в серию пошел упрощенный вариант с одним распредвалом, он оказался не только менее сложным, но также и гораздо более тихим.

В марте 1971года, представляя новую версию *E-type* в США, сэр Уильям Лайонс объявил о своей предстоящей отставке.

Jaguar E-type Series III

Автомобиль выпускался только в двух версиях, родстер и купе 2+2, на одной удлиненной базе, что позволило впервые предлагать открытый *E-type* с автоматической трансмиссией, кроме того, для V12 потребовалось больше пространства в моторном отсеке.

RCforum.ru

Расширились колесные арки, чтобы соответствовать широким шинам. Сильно выросла в размерах хромированная решетка радиатора. Все эти изменения позволили критикам заявить, что *E-type* утратил свой шарм, хотя в Северной Америке, для которой он в основном и предназначался, у автомобиля появилось много сторонников и, что более важно, новых покупателей. В Британии *E-type Series III* продавался за 3300 фунтов, в США за 8800 долларов.

Технические характеристики: алюминиевый мотор V12 рабочим объемом 5343 куб.см. с четырьмя карбюраторами, мощностью 272 л.с. при 5850 об./мин. Он был на 40 кг тяжелее, чем «шестерка» *XK*, зато уравновешеннее и продуктивнее. Рассматривалась возможность использования уменьшенной версии с конфигурацией V8, но V12 обладал более ровными характеристиками и, конечно, большим престижем. Несущий кузов типа монокок, независимая подвеска, дисковые тормоза с усилителем, на выбор две коробки передач, все это уже имелось на *Series II*, но теперь появился и стандартный усилитель руля. Вес нового *E-type* на 200 кг превысил вес оригинала, поэтому максимальная скорость составила только

RCforum.ru

235 км/час, а для разгона до скорости 96 км/час требовалось 7,5 секунды, с автоматической трансмиссией – 9 секунд.

Конечно, мотор объемом 5,4 литра и с двенадцатью цилиндрами в самую последнюю очередь приспособлен для экономии топлива. Поэтому арабо-израильская война 1973 года, закрытие Суэцкого канала и начало нефтяного кризиса очень сильно повредили продажам *E-type*. В этом году производство купе было прекращено, родстер продержался на один год дольше. Родстер в свой заключительный сезон обзавелся большими резиновыми «клыками», призванными усилить конструкцию бамперов с обеих сторон автомобиля, как того потребовали очередные американские регуляции.

И после прекращения производства в США осталось непроданным значительное число *E-type*, так что *British Leyland* пришлось в качестве рекламы оказывать спонсорскую поддержку спортивной команде Боба Таллиуса и Ли Мюллера, которые участвовали на *Jaguar E-type* в североамериканском чемпионате ГТ. В 1974 и 1976 годах они завоевывали первенство.

Всего с 1971 по 1975 год выпустили 15290 единиц *E-type Series III*, из них 7990 родстеров и 7300 купе 2+2. Последние пятьдесят родстеров были черного цвета, их приборные доски украшали памятные таблички с автографом сэра Уильяма Лайонса, к тому времени уже оставившего *Jaguar*.

RCforum.ru

Хотя с той поры под маркой *Jaguar* появлялись и другие спортивные модели, но ни одна из них не имела такого очарования и завораживающей магии линий, как *E-type*.

В 1972 году *Jaguar Cars* лишилась последних остатков самостоятельности. Сэр Уильям Лайонс, которому было уже семьдесят лет, основатель и руководитель компании, создатель большинства ее автомобилей в течение полувека, передал свой пост Раймонду Ингленду. Четвертого сентября в Ковентри при поддержке городских властей пышно праздновали 50-летний юбилей компании *Swallow – SS Cars – Jaguar Cars Ltd.* Насыщенная программа мероприятий включала выставку, посвященную как истории фирмы, так и деятельности ее основателя. Прозвучало множество речей о радужных горизонтах и благоприятных перспективах славной марки.

Тот факт, что заводы *Jaguar* десять недель были парализованы официальной забастовкой, старались затушевать.

С первого октября 1972 года по решению руководителей *British Leyland* компания *Jaguar Cars* перестала существовать даже номинально, осталась только лишь торговая марка и подразделение *Jaguar*, да громкое название должности, председатель и управляющий, для Раймонда Ингленда. Все полномочия и ответственность полностью перешли к *British Leyland Motor Corporation*, председателем правления которой в тот период являлся лорд Стокс.

RCforum.ru

RCforum.ru

ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ

К началу семидесятых в Британии все громче стали раздаваться голоса противников автомобиля, быстро нашлись политики, пытающиеся составить капитал демонстрируя обществу, как решительно они вводят запреты. Сначала один министр, по имени Фрэйзер, установил ограничение скорости 70 миль в час, причем даже на новых и уже полюбившихся моторвеях. Этот шаг был назван экспериментом и временной мерой, чему поверили многие доверчивые люди, но скоро следующий министр, Барбара Кастл, сделала лимит постоянным.

Прогресс в развитии автомобиля, после бурного расцвета в течение двадцати лет, становился все медленнее. Возрастало количество требований, предъявляемых к легковым машинам с точки зрения безопасности, шума и экологии. Требования эти часто были справедливые, но нередко они противоречили одно другому.

Британская автоиндустрия вступила в полосу реорганизаций и слияний, которые принесли больше вреда, чем пользы. Да и бензин становился все дороже, несмотря на рост добычи нефти в Северном море. В это трудное время перед публикой предстал новый *Jaguar XJ12*. На осенней выставке 1972 года он получил очень теплый прием со стороны публики, журналисты присудили ему титул «Автомобиль года в Британии». Наличие под капотом двенадцатицилиндрового двигателя само по себе не столь частое явление, и еще более уникальный факт – присуждение титула такой модели.

Jaguar XJ12

В принципе, салун *XJ* должен был сразу получить и двигатель V12, так же, как и «шестерку». Но окончание работ по созданию нового мотора опоздало на три года, и еще сверх этого потребовалось значительное время для трансплантации. Зато в результате *XJ12* стал замечательным техническим достижением. Нашлось очень много специалистов, объявивших машину просто лучшей в мире. По крайней мере, это был один из самых совершенных автомобилей, при этом очень дорогой в эксплуатации, чрезвычайно элегантный и с впечатляющими счетами за топливо. Все равно первоначальная очередь на его приобретение составляла почти два года ожидания, возможно и потому, что цена *XJ12* в год дебюта была 3725 фунтов, а *Mercedes-Benz 450* стоил почти 6000 фунтов. А еще ни один из соперников не мог сравниться с «ягуаром» по глубокому, как бы турбинному звучанию двигателя.

Технические характеристики: мотор V12, с общим объемом цилиндров 5343 куб.см., с четырьмя карбюраторами *Zenith*, мощностью 250 л.с. при 6000 об./мин., несущий кузов, полностью независимая подвеска, усилитель рулевого управления, дисковые тормоза *Girling*, автоматическая трехскоростная трансмиссия, привод задний, максимальная скорость 217 км/час, время разгона до скорости 96 км/час составляло 7,9 секунды.

RCforum.ru

Слово «экономичный» неприменимо к этому автомобилю. Первые версии потребляли в среднем 25 литров бензина на 100 км.

После дебюта *XJ12* еще один из ветеранов *Jaguar*, замечательный инженер Уолли Хассан объявил о своем уходе. Ведущими конструкторами стали Боб Найт и Джим Рэндл. В сентябре 1973 года лорд Стокс назначил управляющим *Jaguar* 34-летнего Джеффри Робинсона, динамичного выпускника Кембриджа и Йеля. Вероятно, он должен был привнести молодую энергию и методы американского менеджмента в деятельность руководства компании. Формально пост председателя оставался за Раймондом Инглендом, но тот не замедлил уйти в отставку.

Свою деятельность Робинсон начал с популистских шагов; незадолго до Рождества, на митинге работников *Jaguar*, он заявил о существовании плана инвестировать шестьдесят миллионов фунтов, чтобы модернизировать производство, увеличить выпуск на следующий год до 60 тысяч автомобилей, то есть вдвое, а в ближайшей перспективе – до 90 тысяч в год. Робинсон обещал не только сохранить рабочие места, но и создать новые, а также увеличить зарплату.

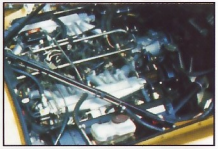
Тут же разразился нефтяной кризис, и на Браунс Лейн ввели трехдневную рабочую неделю. Тем не менее, к концу года было выпущено тридцать две с половиной тысячи автомобилей, повторив рекордный 1971 год. Возможно, из-за нарушений ритма работы, или из-за непродуманной организации, но впервые появились проблемы с качеством, причем проблемы настолько серьезные, что пришлось посылать в США, куда отправлялась примерно половина автомобилей, специальные бригады, чтобы попытаться устранить недоделки, работая непосредственно в гаражах дилеров.

Jaguar XJ12, XJ6 Series II & Series III

Модель, появившаяся в 1974 году в результате «фейслифтинга», стала именоваться *XJ Series II*. Она получила почти квадратную решетку радиатора, ее также можно отличить по более высокой линии бамперов. Предлагались и длиннобазные версии. В 1975 году вместо слабого мотора объемом 2,8 литра появился другой, объемом 3,4 литра, в результате была улучшена динамика самых недорогих версий, стоивших, впрочем, не менее 3500 фунтов. Всего два года продолжался выпуск двухдверных машин, без центральной стойки. Спрос на них был невысоким, к тому же проблемы вызывал тот факт, что очень длинные двери оказались еще и очень тяжелыми. Эти модели именовались *XJ6C* и *XJ5,3C*.

С 1975 года карбюраторы на моторе V12, а потом и на «шестерках» *XK*, были заменены электронным впрыском. Устаревшие трехскоростные «автоматы» *Borg-Warner*, сменились трансмиссией *GM400* с четырьмя скоростями. Внедрение этих новшеств позволило поднять максимальную скорость двенадцатицилиндровой модели до 222 км/час, время разгона до скорости 96 км/час сократилось до 7,4 секунды, а расход топлива удалось несколько понизить, до 21 литра на 100 км пробега.

RCforum.ru



Внешность автомобиля претерпела изменения еще раз в 1979 году, когда руководство *British Leyland* предпочло обратиться к кузовному ателье *Pininfarina*. Впрочем, итальянцы действовали достаточно осторожно, *XJ Series III* снова отличался от предыдущей модели формой радиатора, другими бамперами и деталями внешней отделки. Интерьер был переработан более радикально.

Еще через два года появилась версия мотора *V12HE (High Efficiency)* мощностью 299 л.с., позволяющий разгонять машину до скорости 96 км/час быстрее семи секунд. Причем потребление топлива удалось снизить до менее ужасающих 18 литров на 100 км.

Теперь машина с мотором 3,4 литра именовалась *Jaguar XJ6*, с двигателем 4,2 литра *Jaguar Sovereign* или *Daimler Six*, а варианты с V12, в зависимости от оформления, назывались *Jaguar XJ12* или *Daimler Double Six*. В середине 80-х цена, отражающая инфляционные процессы, составляла от 16600 фунтов за шестицилиндровый автомобиль, и от 22000 фунтов за V12.

RCforum.ru

После того как в 1986 году появилась совершенно новая модель *XJ40* , *XJ Series III* с мотором V12 продолжала оставаться в производственной программе. В 1986-88 гг. она называлась *Jaguar Sovereign V12*, а с 1989 года снова вернулись прежние обозначения *XJ12* или *Daimler Double Six*. Так продолжалось до конца ноября 1992 года, когда последний *Daimler Double Six*, черного цвета, занял место в заводском музее.

Несмотря на непростую и противоречивую историю, эта машина оказалась самой успешной среди двенадцатицилиндровых моделей, и не только британских...

Дела у *British Leyland* шли настолько плохо, что кабинет лейбористов осенью 1974 года счел за благо национализировать корпорацию. Главой *British Leyland* правительство назначило Дона Райдера. Между ним и Джеффри Робинсоном почти немедленно вспыхнул конфликт, поскольку Робинсон пытался отстаивать хоть какую-то независимую линию в развитии марки *Jaguar*. В сложившейся ситуации Робинсон был вынужден уйти, но умение выступать на митингах и давать обещания рабочим помогло ему стать членом парламента от лейбористов.

Между тем ветерану *E-type* давно требовалась замена. Над новой спортивной машиной, известной на Браунс Лейн как *XJ27*, работали с 1969 года, однако неоднократные смены руководства тормозили развитие проекта. Дебют состоялся лишь на лондонской выставке в октябре 1974 года.

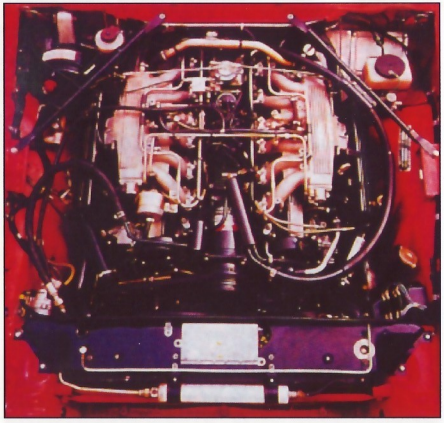
Jaguar XJ-S

Модель получила имя *XJ-S*, чем руководство *British Leyland* хотело подчеркнуть ее отличие от ряда *C-type*, *D-type*, *E-type*. Автомобиль создавался именно как купе, потому что по нормам пассивной безопасности в США, а это основной рынок для автомобилей «гран туризмо», открытые машины были в середине семидесятых просто запрещены.

С самых первых дней *XJ-S* встретил прохладное отношение публики и нападки прессы. Призванный на смену хотя и устаревшему, но почти всеми любимому *E-type*, он совершенно не походил на него. Дизайнером был все тот же Малколм Сойер, но впервые стиль модели избрали без участия Лайонса. Такие детали, как скошенные задние стойки очень индивидуального вида, хотя и способствовали улучшению аэродинамики, но совсем не отвечали общим вкусам. Справедливости ради надо отметить, что это, пусть не самое счастливое творение Сойера, оказалось на редкость оригинальным, *XJ-S* абсолютно не похож не только на своих предшественников, но и вообще на все остальные автомобили всех марок и времен. Правда, интерьер, утративший традиционную роскошь, не заслуживает подобного оправдания. По мнению боссов из *British Leyland*, широкое применение пластика как отделочного материала отвечало требованиям того времени, однако покупатели ожидали куда большего комфорта от машины марки *Jaguar* за 8900 фунтов.

RCforum.ru

Технические характеристики: мотор V12 с электронным впрыском топлива, рабочим объемом 5343 куб.см., выходной мощностью 285 л.с. при 5750 об./мин., несущий кузов типа монокок, полностью независимая подвеска, усилитель рулевого управления, дисковые тормоза *Girling*, дифференциал противоскольжения, привод задний, автоматическая трехскоростная трансмиссия *Borg-Warner*, максимальная скорость 246 км/час, время разгона до скорости 96 км/час – 7,1 секунды. За дополнительную плату можно было заказать трансмиссию с ручным управлением, а не наоборот. Причем эта опция не нашла большого спроса.



Но самой главной проблемой для *XJ-S*, появившегося во время острого нефтяного кризиса, стало количество потребляемого топлива, свыше 20 литров на 100 км пробега. Даже среди клиентов *Jaguar* далеко не все обладали собственной нефтяной компанией для того, чтобы иметь возможность прокормить *XJ-S*.

Весной 1980 года, производство *XJ-S* было остановлено из-за отсутствия спроса. Всего с 1975 года к этому моменту, выпустили 16000 автомобилей, и это за шесть лет – для *Jaguar* это был безусловный провал. Кстати сказать, из общего числа только 350 получили механическую трансмиссию.

В середине семидесятых руководство *Jaguar* вообще растворилось в бюрократических структурах *British Leyland*, внутри которой возникло новое объединение *Jaguar-Rover-Triumph*, но тоже ненадолго. В 1977 году Дона Райдера заменил Майкл Эдвардс, получивший известность своей краткой резолюцией на требования забастовщиков: «ни пенни больше». *Jaguar* был выделен в качестве дивизиона, а его управляющим назначили Боба Найта, много лет проработавшего на Браунс Лейн инженером. Найт был человек с юмором, что очень ему пригодилось на посту управляющего бывшей не так давно уважаемой компании, становившейся постепенно чем-то вроде анекдота. И при правлении в *British Leyland* Райдера, и позднее вполне серьезно обсуждался вопрос, не закрыть ли завод на Браунс Лейн совсем, и не отказаться ли от использования марки *Jaguar*...

Экономика страны находилась в глубоком кризисе, рост цен на нефть, высокие темпы инфляции, хищническая политика страховых компаний – все это просто уничтожало сбережения, в результате обострились общественные конфликты и продолжительные забастовки стали обычным явлением. Большое распространение получили крайние настроения. Объем промышленного выпуска стал снижаться, автомобилей в особенности. Если в 1973 году в Соединенном Королевстве было произведено два миллиона легковых машин, то через шесть лет это число уменьшилось вдвое.

Даже в 1976-1977 годах предпринимались попытки возродить спортивные традиции *Jaguar*, в европейском чемпионате «Туринг Кар» приняли участие специальные *XJ12*, с двухдверным кузовом, но за два сезона не удалось выиграть ни одной гонки, в первую очередь потому, что машина оказалась слишком тяжелой... Хотя энергетический кризис был преодолен, в США и Европе началась полоса экономического спада. В конце семиде-

RCforum.ru

сятых и восьмидесятом году производилось всего по тринадцать тысяч «ягуаров», а на важнейшем американском рынке их удавалось продать не более трех тысяч в год. Не помогло поначалу и видоизменение автомобилей *XJ6* и *XJ12*, которые в 1979 году получили следующий вариант дизайна, созданный при участии ателье *Pininfarina*. Появление обновленной модели, *XJ Series III*, сопровождалось проблемами с окраской кузовов. Одно время покупателям предлагался выбор всего из трех цветов, совсем как бывало в начале века, причем гамма была следующей: черный, белый и желтый...

Итак, весной 1980 года выпуск купе *XJ-S* был остановлен, а в апреле на Браунс Лейн началась крупная забастовка, вызванная невыплатами заработной платы. Боб Найт ушел на пенсию, новым управляющим стал сорокалетний Джон Игэн. Ему удалось найти общий язык с профсоюзами и восстановить производство. Главным инженером *Jaguar* стал Джим Рэндл, начинавший когда-то машинистом в *Jaguar Cars*, потом успешно работавший в фирме *Rover*. Он вернулся в *Jaguar* еще во времена Лайонса, в 1965 году.

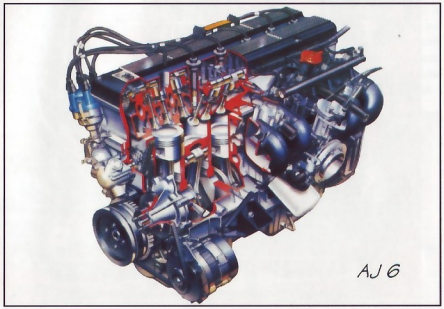
А что же сэр Уильям? Пенсионер Лайонс жил в своем поместье и, насколько мог энергично в своем возрасте, занимался фермой. Особенно он увлекался разведением овец суффолкской породы, и в этом Лайонсу тоже сопутствовал успех, в семьдесят седьмом году его овцы были удостоены приза на выставке...

Одним из ранних решений Игэна стало обращение к автогонкам, что должно было увеличить объем продаж. Испытанный союзник *Jaguar* на американской сцене, спортивная команда Боба Таллиуса *Group44* разработала серьезный проект на базе *XJ-S* для соревнований в категории прототипов. В североамериканских чемпионатах 1982-1983 годов *Group44* одержала несколько побед, и оба сезона занимала общее второе место. Молодой шотландский гонщик и предприниматель Том Уокиншоу, начиная с 1982 года, принимал участие в европейском чемпионате «Туринг Кар» на *XJ-S*, и в восемьдесят четвертом, наконец, преодолев сопротивление доминировавших в те годы *BMW* шестой серии, стал чемпионом. Но вот о победе в Ле-

Мане пока оставалось только мечтать, участие в этих гонках команды Боба Таллиуса было отмечено только 13-м местом в 1985 году.

А число продаж действительно выросло, в 1982 году оно равнялось 22000, на следующий год уже достигло 27000 единиц.

Осенью 1983 года было объявлено о создании нового алюминиевого мотора *AJ* (*Advanced Jaguar*) 6, с традиционно в линию расположенными шестью цилиндрами, электронным впрыском топлива, объемом 3,6 литра.



RCforum.ru

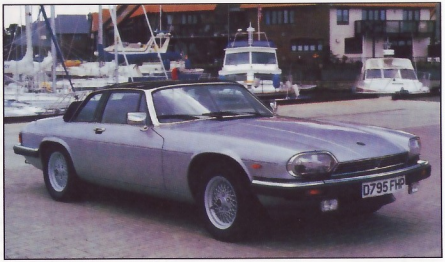
Производство этого двигателя было построено на широком внедрении современных технологий, в частности, роботов. Игэн не уставал повторять, что без роботов у *Jaguar* нет будущего. Впрочем, на самом деле он более всего нуждался не в роботах, а в деньгах.

Jaguar XJ-S (продолжение)

В 1981 году было решено возобновить выпуск этого купе, по-прежнему с мотором V12, но в версии *HE*. Расход топлива стал характеризоваться более разумными 18 литрами на 100 км, конечно, в среднем. Машина получила обновленный интерьер с деревянной приборной панелью и кожей светлых тонов вместо винила. В 1982 году одним из крупнейших в Британии дилеров, Гаем Сэлмоном, была подготовлена небольшая партия купе под названием *Golden Jubilee*, посвященная 60-летию компании, от серийных они отличались многочисленными спойлерами, колесами и бамперами особого дизайна, а также «золотой» решеткой радиатора.

Но все же рост продаж *XJ-S* начался только в 1983 году, когда была представлена модель с алюминиевым мотором *AJ6*, рядной «шестеркой» объемом 3,6 литра. С ценой в 20000 фунтов, она стоила на 15-20 процентов дешевле машины с двенадцатицилиндровым

двигателем, и требовала 15 литров на 100 км, при мощности 221 л.с. «Младшая» модель предлагалась на выбор с ручной или автоматической трансмиссией, а на *XJ-S* с V12 устанавливался только «автомат». В 1985 году в продаже появился так называемый *XJ-S Cabriolet*, хотя правильнее было бы назвать эту открытую машину



RCforum.ru

«тарга», мягкий верх можно было убрать, но стойки и рамы боковых окон не опускались. Этот вариант не вызвал у покупателей большого энтузиазма, и за три года выпустили всего лишь 4000 таких автомобилей.

Тем временем власть в Соединенном Королевстве перешла к консервативному правительству Маргарет Тэтчер. Одним из направлений экономической политики стала денационализация промышленности. В декабре 1983 года кабинет обнародовал план приватизации наиболее привлекательных для инвесторов секций *British Leyland* , в частности *Jaguar*. Как раз в том же году американцы приобрели свыше 15000 «ягуаров», что было неплохо для привлечения внимания делового мира.

В феврале 1984 года на Браунс Лейн нанесли визит наследный принц Чарльз и принцесса Диана, а такие визиты подразумевают в первую очередь респектабельность посещаемой фирмы. Структура, предназначенная к продаже, была окончательно сформирована в мае, главным объектом оказался завод на Браунс Лейн, а общее число работников приватизируемого предприятия составило семь с половиной тысяч. Предстоящей продажей *Jaguar* интересовались *General Motors*, *Ford*, *Daimler-Benz* и, особенно, *BMW*. Однако дело не зашло дальше стадии предварительных переговоров.

И вот, четвертого августа 1984 года на лондонской фондовой бирже поступили в продажу акции *Jaguar* номиналом в 25 пенсов, по цене реализации в шесть раз выше. Всего предлагалось 177800000 акций, и с самых первых минут они стали подниматься в цене. По выражению *Financial Times* «скупка акций происходила столь энергично, как в первый день распродажи в универмаге *Harrods*».

Таким образом, опять возникла самостоятельная компания *Jaguar Cars Ltd*., председателем и генеральным управляющим которой стал Джон Игэн, а инженерный департамент возглавил Джим Рэндл. Во время приватизации каждый работник *Jaguar* получил пакет акций на сумму четыреста фунтов стерлингов по номиналу.

Коммерческий успех сопутствовал началу деятельности компании, в 1984 году было выпущено 33500 автомобилей, прибыль составила девяносто один миллион фунтов; расширяющееся производство потребовало создания новых рабочих мест, число работников достигло десяти тысяч человек. Джон Игэн всячески подчеркивал преемственность вновь образованной компании, и по его предложению сэр Уильям Лайонс был избран почетным президентом *Jaguar Cars*.

Восьмого февраля 1985 года в возрасте восьмидесяти трех лет сэр Уильям Лайонс скончался.

Несмотря на то, что в основном проблемы с качеством *Jaguar XJ Series III* в восьмидесятые годы удалось преодолеть, компания остро нуждалась в замене своей основной модели. Из-за организационных неурядиц продвижение от проекта до нового серийного автомобиля продолжалось почти восемь лет. И вот, после испытаний в Канаде, Австралии, Омане и на гоночном треке Нардо в Италии, первый абсолютно новый «ягуар» за 10 лет признали готовым к серийному выпуску. Инженерная группа во главе с

RCforum.ru

Джимом Рэндлом использовала как основу оригинальный *XJ6*, но в целом конструкция была совершенно новой, а силовой установкой стал апробированный на *XJ-S* мотор *AJ6*, конструкции Тревора Криспа. Такой же получилась картина с дизайном. Стилисты Дуг Торп и Джефф Лоусон предпочли отказаться от острых форм, которые, в духе конца семидесятых, поначалу планировались. В итоге внешность новой машины, конечно, отличалась от предшественника, но не радикально. А в действительности у этих автомобилей не было ни одной общей кузовной панели.

Когда к середине 1986 года программа испытательных тестов протяженностью 5000000 миль пришла к завершению, *XJ40* – этот заводской индекс модели получил широкую известность – немедленно поступил в производство, чтобы впервые в истории *Jaguar Cars* официальная презентация новой модели совпала по времени с появлением автомобиля в дилерских салонах.

Новая машина унаследовала имя предыдущей, *XJ6*, что для многих оказалось сюрпризом, и в октябре 1986 года предстала перед публикой на автосалоне в Париже. В Северной Америке *XJ6* впервые показали в апреле 1987 года, на нью-йоркской выставке, сразу после которой автомобиль можно было заказать у любого из 180 дилеров.

Jaguar XJ6 (XJ40)

Дебют этой модели проходил в обстановке продолжающейся после приватизации *Jaguar* эйфории. Легкий и обтекаемый кузов с современными, немного угловатыми линиями, сохранившими традиционное изящество, хотя, возможно, немного утратившими индивидуальность; технические инновации, такие, как наличие АБС в тормозной системе, бортовой компьютер с дисплеем и вообще самая авангардная электроника, саморегулирующаяся подвеска, особые метрические шины, четырехскоростная автоматическая трансмиссия, крюйс-контроль, кондиционер, и такая редкая вещь, как подогрев дверных ручек – все это, вместе с многочисленными поздравлениями, аплодисментами, флагами и оркестрами, помогло убедить публику, что *XJ40* просто самый лучший в мире салун, какой только можно приобрести. Цена, кстати, была 25000 фунтов, в США 43000 долларов. Пресса называла *XJ40* триумфом британской инженерной мысли, а облик автомобиля весьма поэтичным.

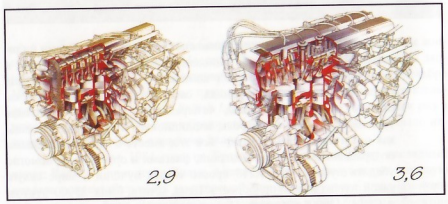
Начиная с этой модели, мы будем подробнее останавливаться на технических характеристиках, оборудовании, опыте эксплуатации, поскольку автомобили последних 15 лет выпуска пред-

RCforum.ru

ставляют собой наибольший интерес для тех энтузиастов *Jaguar*, которые собираются приобрести подержанную машину, хотя в отношении этой марки чаще употребляют термин *pre-owned*. Как можно будет увидеть, одни модели продолжают быть хорошим и выгодным приобретением, что трудно сказать о других. Итак, технические характеристики и описание *XJ40*: длина 4988 мм, ширина, включая боковые зеркала – 2005 мм, высота 1380 мм, база 2870 мм, дорожный просвет 130 мм, объем багажника 430 литров, вместимость топливного бака 88 литров.

Мотор *AJ6*: алюминиевый, шесть цилиндров, расположенных продольно в ряд, рабочий объем 3590 куб. см, два распредвала, четыре клапана на каждый цилиндр, электронный впрыск и блок управления *Lucas*, мощность 221 л.с. при 5000 об./мин., максимальный крутящий момент 337 Нм при 4000 об./мин.

Предлагался и другой двигатель, упрощенный и, соответственно, менее дорогой, с рабочим объемом 2919 куб.см., одним распредвалом, двумя клапанами на цилиндр, электронным впрыском и блоком управления *Bosch*, мощностью 165 л.с. при 5600 об./мин., максимальным крутящим моментом 239 Нм при 4000 об./мин.



Привод задний, трансмиссия с ручным управлением *Getrag*, пять скоростей, или автоматическая четырехскоростная коробка передач *ZF*, с траекторией переключения в виде буквы *J*, что стало с тех пор одним из символов марки *Jaguar*. Размер покрышек

220/65 VR 390 TD. Коэффициент сопротивления воздуха 0,37. Тормоза дисковые *Girling*, передние вентилируемые, гидроусилитель, для версий с мотором 3,6 литра в качестве стандарта, а для версий 2,9 литра как опция устанавливалась четырехканальная антиблокировочная система *Bosch*. Рулевое управление с гидроусилителем, число полных оборотов 2,8, регулируемая по высоте рулевая колонка, диаметр разворота 12,4 м. Вес 1720 кг (*XJ6 2,9*) или 1770 кг (*XJ6 3,6*).

Подвеска полностью независимая, передняя повторила конструкцию *XJ Series III*, задняя, более облегченная, специально разработанная Джимом Рэндлом. На версиях *Sovereign* и *Daimler* задняя подвеска была гидравлической, способной к постоянной самостоятельной настройке. Несущий кузов с зонами поглощения энергии и деформирующейся структурой, кроме того, в дверях предусмотрены балки для боковой защиты пассажиров. В целях защиты от коррозии кузов гальванизирован.

Стандартное оборудование для базовой версии, *XJ6 2,9*: четыре круглые головные фары, одна декоративная полоса вдоль кузова, затемненные стекла, центральный замок, электрические зеркала и стеклоподъемники, обогреватель заднего стекла, твидовые

RCforum.ru

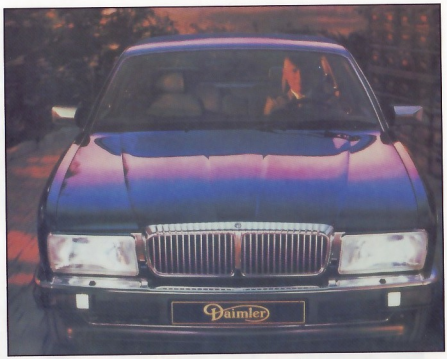
RCforum.ru

сиденья и подлокотник, передняя консоль и двери отделаны деревом, но приборный щиток из черного пластика, бортовой компьютер, лампы внутри салона, ремни безопасности, электрическая антенна, четыре аудиоколонки, ручная коробка передач.

Jaguar XJ6 3,6: то же, плюс кондиционер, сиденья и подлокотник из натуральной кожи.

Jaguar Sovereign 2,9: то же, автоматическая коробка передач, крюйс-контроль, АБС, адаптивная подвеска, две прямоугольные головные блок-фары, двойная декоративная полоса вдоль кузова, передняя консоль и двери отделаны деревом и кожей, приборный щиток с инкрустациями из кедра, омыватель головных фар, подогрев наружных зеркал, шесть аудиоколонок, электрические регулировки передних сидений, в подголовниках передних сидений установлены лампочки для освещения пространства перед задними пассажирами.

Jaguar Sovereign 3,6: тот же список, плюс автоматическая трансмиссия.



Daimler: то же, плюс дифференциал противоскольжения, окраска металлик, хромированная накладка вдоль кузова, алюминиевые колеса, электролюк. Передняя консоль, двери и приборная доска с отделкой из кожи *Connolly* и дерева редких пород, инди-

RCforum.ru

видуальные регулировки задних сидений, подогреваемые передние сидения, в спинки которых вмонтированы полированные деревянные столики для пикников, выдвижная портьера, отделяющая водителя от задних пассажиров, подогрев дверных ручек.

Для *XJ6* можно было заказать в качестве опции оборудование как у *Sovereign*, но *Daimler* сохранял эксклюзивность. В то же время многие покупатели *Sovereign* оговаривали установку именно четырех круглых фар, что, по их мнению, было более в духе марки. Большинство автомобилей всех версий получило автоматическую коробку передач.

Динамические показатели для *XJ6 2,9*: максимальная скорость 193 км/час, время разгона до 100 км/час 9,6 секунды. Расход топлива от 7,3 до 14,5 литров на 100 км пробега.

XJ6 3,6: скорость 217 км/час, время разгона до 100 км/час 7,6 секунды, расход топлива от 7,8 л до 15,3 л на 100 км.

Sovereign 2,9(«автомат»): скорость 190 км/час, время разгона до 100 км/час равнялось 10,8 секунды, расход топлива колебался от 7,8 до 14,3 л на 100 км пробега.

XJ6 3,6, Sovereign 3,6, Daimler (все – «автомат»): максимальная скорость 217 км/час, разгон до скорости 100 км/час составлял 8,8 секунды, на 100 км требовалось 7,8 – 15,1 л бензина.

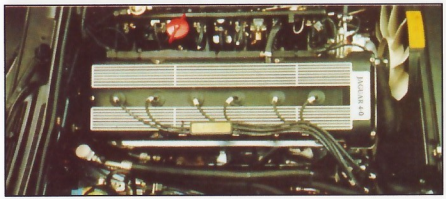
В 1988 году в продажу поступила модель *XJR* с серийным мотором 3,6 литра, но с более жесткой спортивной подвеской. Внешне эта машина отличалась черной решеткой радиатора и небольшим спойлером на крышке багажника.

RCforum.ru

Первые два года производство на Браунс Лейн чуть ли не задыхалось от обилия заказов, но вскоре картина сильно изменилась. Стало широко известно, что у *XJ40* много недостатков, причем вызванных, как правило, не столько инженерными просчетами, сколько качеством сборки. Все-таки *XJ40* был огромным проектом для относительно небольшой частной компании, автомобиль имел новый мотор, новую подвеску, новый кузов, новый интерьер и много электроники, с которой персонал *Jaguar Cars* работал впервые. Заметим, очень немногие автопроизводители, даже гиганты с миллионным годовым выпуском, решаются на выпуск совершенно нового продукта, обычно все свежие модели в гораздо большой степени, несравнимой с *XJ40*, базируются на уже существующих. Руководство и инженеры *Jaguar Cars* утратили опыт внедрения новых моделей, последний раз это происходило в 1975 году, и производство было организовано с просчетами.

Разочарование публики оказалось огромным, журналисты, возлагавшие значительные ожидания на *XJ40*, вроде мирового лидерства, не могли простить провала, более того, материалы прессы об этой машине носили теперь характер чуть ли не травли. Те же издания, что чрезмерно, до небес превозносили *XJ40*, стали полны уничтожающей критики, иногда теряя чувство меры.

Даже после сентября 1989 года, когда рабочий объем цилиндров *AJ6* увеличили до 4,0 литров, а в отношении качества сборки произошел почти что переворот, восстановить репутацию



автомобиля все-таки не удалось, спрос на него оставался невысоким. Модифицированный двигатель развивал мощность в 235 л.с. при 4750 об./мин., но динамические показатели почти не изменились. Одна из версий, снабженная алюминиевыми колесами и более жесткой подвеской, получила название *XJ6 4,0Sport*.

Рассмотрим типичные недостатки *XJ40*. В первую очередь, это бортовой компьютер с чересчур чувствительными сенсорами, который часто нервирует водителя, обозначая несуществующие неполадки. Например, достаточно три-четыре раза резко нажать на педаль тормоза, чтобы на дисплее появилась надпись *Low brake pressure*, если не слишком плавно подать автомобиль назад, а сразу после этого вперед, компьютер отреагирует надписью *ABS failure*. В подобных случаях тормозная система обычно в полном порядке. Более серьезно то, что гидравлическая адаптивная подвеска сообщается с гидроусилителем тормозов, и в том, к сожалению, нередком случае, когда потек один из задних амортизаторов, вполне можно «потерять» тормоза. Адаптивная подвеска версий *Sovereign* и *Daimler* может потребовать прокачки гидросистемы и замены клапанов. Обычная подвеска гораздо более надежна и обеспечивает практически тот же уровень комфорта.

RCforum.ru

Одной из главных проблем *XJ40* первых выпусков является быстрое распространение коррозии. Часто ржавчину можно обнаружить не только на днище, порогах и крыльях, но и у горловины бензобака, находящейся на необычном месте, рядом с крышкой багажника, слева. Подогрев дверных ручек на версии *Daimler* очень часто выходит из строя. Специальные метрические шины можно приобрести только у официальных дилеров, и стоят они 230 фунтов каждая. С 1990 года от установки таких покрышек на фирме отказались. Из механики наибольшие хлопоты вызывает ручная коробка передач, плохо взаимодействующая со сцеплением и вообще менее надежная, чем автоматическая. Твидовый интерьер довольно быстро теряет вид... Общим моментом явилась недостаточная мощность мотора объемом 2,9 литра, к тому же электроника *Bosch* оказалась более капризной, чем *Lucas*. В автомобилях с этим агрегатом часто возникают утечки масла, а после пробега 50000 миль более серьезные проблемы с головкой цилиндров... Наконец, *XJ40* первых лет, до 1989 года, были снабжены аккумулятором неадекватной емкости, и поэтому аварийная сигнализация могла полностью разрядить его за пару недель.

Несмотря на все эти слабости, *XJ40* более поздних выпусков, с мотором 4,0 литра, представляет собой очень хорошую, в меру мягкую комфортабельную машину – как для водителя, так и для пассажиров, с легким рулевым управлением, плавной автоматической трансмиссией, элегантным интерьером и солидным списком оборудования. Через четыре-пять лет после прекращения выпуска этот автомобиль можно приобрести сравнительно недорого, он еще не успел стать, что называется, классическим. Но *Jaguar* требует значительных расходов не только при покупке. Процесс эксплуатации тоже обходится недешево, например, сервисное обслуживание после пробега 7500 миль стоит в Британии 145 фунтов, после 15000 миль – 230 фунтов, после 30000 миль – уже 365 фунтов и так далее... Естественно, что подержанный *XJ40* будет иметь пробег куда больший, чем 30000 миль.

В 1990 году выпуск автомобиля с мотором объемом 2,9 литра был прекращен, вместо него стали устанавливать уменьшенную версию «настоящего» *AJ6*, с двумя распредвалами, с рабочим объемом цилиндров 3,2 литра. Появился и новый *XJR4.0*, помимо более острого управления и жесткой подвески, его двигатель был форсирован до 251 л.с., аскетичная внутренняя отделка позволила снизить общий вес до 1612 кг. Тем не менее, заметного улучшения динамики не произошло На тестах, проведенных журналистами *Autocar* в апреле 1991 года, *XJR* показал скорость 218 км/час и разгон до 96 км/час за 8,7 секунды.

С 1991 года на *XJ40* стали устанавливать чрезвычайно важные для американского рынка подушки безопасности, для водителя и переднего пассажира, в качестве стандартного оборудования.

К концу невеселой истории *XJ40*, в 1993-1994 годах, было выпущено немного, чуть более четырех тысяч единиц *Jaguar XJ12* и *Daimler Double Six*, с кузовом *XJ40* и алюминиевым мотором V12,

RCforum.ru

объем которого стал теперь 6,0 литров, мощность достигла 302 л.с. при 5350 об./мин., что позволило разгонять машину весом почти 1900 кг; с четырехскоростной автоматической трансмиссией, до скорости 249 км/час. Разгон до 96 км/час занимал 7,4 секунды. Эти автомобили отличались внешне от своих «младших» шестицилиндровых собратьев «золотой» решеткой радиатора. На американском рынке двенадцатицилиндровая версия стоила весьма внушительную сумму – 72000 долларов.

Но с начала 90-х всем было абсолютно ясно, что основная модель *Jaguar* будет заменена другой машиной скоро, как только возможно, что и случилось в конце лета 1994 года.

Вернемся к истории компании: восемьдесят шестой год компания закончила с прибылью 120 миллионов фунтов при выпуске свыше 41000 автомобилей. Показатели на 20 процентов выше по сравнению с 1985 годом. Но в следующем году прибыль снизилась до 97 миллионов, что явилось следствием падения курса доллара к фунту стерлингов. Такая тенденция продолжалась и в 1988 году. Несмотря на то, что было произведено почти 50000 «ягуаров», прибыль упала вдвое, до 47,5 миллионов. Кроме курса валют, на финансовые показатели повлияли огромные расходы на строительство и введение в строй нового ультрасовременного инженерно-конструкторского центра в Уитли, в миле к юго-востоку от Ковентри. Этот центр, ставший местом работы и исследований для восьмисот инженерных работников, обошелся почти в 50 миллионов фунтов.

Однако самой большой проблемой оказалось качество *XJ40*. Конечно, не могло не сказаться, что *XJ40* оказалась первой новой моделью за более чем десять лет, и персонал утратил опыт по внедрению и освоению производства нового автомобиля. Да и проектный бюджет был недостаточным. Наконец, сам процесс сборки в условиях увеличившегося объема выпуска проходил с ограничением в затратах человеко-часов, а для того, чтобы добиваться высокого качества, тем более таких эксклюзивных машин, необходимо терпение и внимание к мельчайшим деталям при сборке и доводке каждого автомобиля. Джон Игэн делал ставку на так называемые группы качества, созданные по японскому образцу, однако на Браунс Лейн этот шаг оказался неэффективным.

Беды с новой моделью достигли такого масштаба, что в конце восьмидесятых годов среди покупателей, сохраняющих лояльность марке, стало считаться большей удачей купить *XJ6 Series III*, пусть подержанный, или *XJ V12*, который продолжал выпускаться небольшими партиями для британского и европейского рынков, чем стать владельцем современного *XJ40*. В этой ситуации от дилеров потребовалось создание специальной программы по обслуживанию *XJ40*, часть компонентов стали не ремонтировать, а сразу заменять, но такие меры вызвали повышение расходов, в том числе и для самих дилеров. Но самое главное, очень сильно пострадали престиж и репутация марки *Jaguar*.

Новый и весьма чувствительный удар *Jaguar* получил на важнейшем американском рынке, правда, вместе со всеми американскими и европейскими производителями дорогих автомобилей. Продукция под названием *Lexus* попортила много крови конкурентам, причем именно качеством сборки и высокой надежностью.

Но в секторе открытых автомобилей, вновь, после долгого перерыва, разрешенных к продаже в США, только немецкие фирмы соперничали с сильно обновленной моделью *XJ-S*, впервые представленной публике на женевском автосалоне в марте 1988 года. Успешные продажи этой машины, оснащенной электрическим механизмом подъема верха в Америке смогли несколько компенсировать неудачи и падение спроса на *XJ40*.

RCforum.ru

Jaguar XJ-S (окончание)

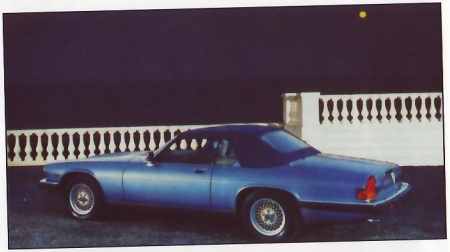
Может показаться странным, но в своей 21-летней истории самым большим успехом *XJ-S* пользовался в течение последних восьми лет выпуска. Возможно, изменились вкусы публики, вероятно, пусть и с изрядным опозданием, были оценены по достоинству лучшие черты этого быстрого и комфортабельного «гран туризмо», во всяком случае, его дизайн стал считаться образцом хорошего

консерватизма, в линиях низкого и длинного кузова, достойных и невызывающих, многие разглядели, наконец, стремительность. А важнейшую роль в перемене сложной судьбы *XJ-S* сыграло очередное изменение американских норм пассивной безопасности, в США опять разрешили продавать открытые автомобили, и *Jaguar Cars* немедленно отреагировала выпуском *XJ-S Convertible*, который был, поначалу, двухместным родстером, снабженным электрическим механизмом для подъема мягкого верха.

Технические характеристики *XJ-S*: длина 4764 мм, ширина 1793 мм (причем кузов *XJ-S* имеет редкую особенность – наружные зеркала не выступают за ширину крыльев), высота 1261 мм, база 2591 мм, дорожный просвет 140 мм, объем багажника составлял 400 литров, емкость топливного бака – 91 литр для купе, 82 литра для *Convertible*.

Моторы: V12 алюминиевый, *High Efficiency*, один верхний распредвал, по два клапана на каждый цилиндр, электронный впрыск и блок управления, рабочий объем 5345 куб.см, мощность 291 л.с. при 5500 об./мин., максимальный крутящий момент 430 Нм

RCforum.ru



при 3000 об./мин. В качестве альтернативы предлагался мотор *AJ6*, алюминиевый, шесть цилиндров, расположенных в ряд, два распредвала, четыре клапана на цилиндр, электронный впрыск и блок управления *Lucas*, рабочий объем 3590 куб.см, выходная мощность 221 л.с. при 5000 об./мин., максимальный крутящий момент 337 Нм при 4000 об./мин.

Привод задний, трансмиссия автоматическая *GM*, три скорости – для двенадцатицилиндровой модели, мотор *AJ6* мог сочетаться либо с четырехскоростным автоматом *ZF*, либо с пятискоростной ручной коробкой *Getrag*. Размер покрышек *235/60VR15*. Тормоза дисковые, передние вентилируемые, АБС. Дифференциал противоскольжения. Рулевая колонка регулирующаяся, усилитель рулевого управления, 2,7 оборотов руля для моделей V12, 2,5 полных оборота для шестицилиндровых. Диаметр разворота 13 м. Вес купе 3,6 литра составлял 1680 кг, а купе 5,3 литра – 1800 кг, открытая версия весила 1900 кг. Подвеска полностью независимая. Кузов несущий типа монокок, две двери, зоны поглощения ударной энергии, балки боковой защиты.

Стандартное оборудование для модели *XJ-S 3,6 Coupe*: окраска «металлик», алюминиевые колеса, декоративная полоса вдоль кузова, сиденья из твида с кожаными боковинами, тонированные стекла, подогрев заднего стекла, ремни безопасности, центральный замок, электрические стеклоподъемники, наружные зеркала электрические, с обогревом, бортовой компьютер, кондиционер, электрическая антенна, четыре аудиоколонки.

XJ-S V12 Coupe: то же самое, но другой двигатель и трансмиссия, крюйс-контроль, сиденья, передняя консоль и двери обшиты кожей, приборная доска отделана деревом, передние сиденья с подогревом и электрическими регулировками, омыватель фар.

XJ-S V12 Convertible: то же, плюс электрическое управление складным мягким верхом.

Динамические показатели:

XJ-S 3,6: максимальная скорость 228 км/час, время разгона до 100 км/час составляло 7,4 секунды, расход топлива колебался в пределах 7,6 – 15,2 литра на 100 км пробега.

XJ-S 3,6 «автомат»: скорость 225 км/час, время разгона до 100 км/час – 8,1 секунды, расход топлива от 7,8 до 15,5 л на 100 км.

RCforum.ru

XJ-S V12 Coupe, «автомат»: максимальная скорость 243 км/час, разгон до 100 км/час за 7,6 секунды, расход бензина от 10,4 до 18,1 л на 100 км пробега.

XJ-S V12 Convertible, «автомат»: скорость 241 км/час, разгон до 100 км/час за 7,9 секунды, расход топлива от 10,4 до 18,8 л на 100 км.

Осенью 1988 года публике были представлены первые продукты коммерческой деятельности фирмы *JaguarSport*, купе *XJR-S*, пока только с косметическими изменениями, 100 единиц составили эксклюзивную серию, посвященную победе в Ле-Мане. Серия *XJR-S* просуществовала до 1993 года, в последние три года выпускалась

по-настоящему спортивная версия, с мотором V12 объемом 6 литров и мощностью 333 л.с., она развивала максимальную скорость 254 км/час и разгонялась до скорости 96 км/час за 6,2 секунды, что подтверждается тестами *Autocar*. Конечно, эта модель обладала более острым рулевым управлением и жесткой подвеской, вес удалось снизить до 1790 кг.

Самым успешным годом для *XJ-S* стал 1989, когда было продано 11000 таких автомобилей.

RCforum.ru

XJ-S с течением времени бесконечно улучшали, и наибольшие изменения были произведены в 1991 году, когда автомобиль стали собирать с использованием около 180 новых панелей и компонентов. Полностью поменялись задние фары, вместо «готических» они стали горизонтальными. Еще важнее, чем появление новых фар и круглых приборов, стало то, что качество сборки *XJS* (из названия в 1991 году исчез дефис) достигло уровня мировых стандартов. Появились подушки безопасности и модернизированный мотор *AJ6* с объемом 4,0 литра. Мотор V12 также вырос до 6,0 литров (но, во избежание путаницы, заметим, что этот двигатель не идентичен устанавливавшемуся на *XJR-S*).

Вершиной карьеры шестицилиндрового *XJS* считается автомобиль, выпускавшийся как конвертибл или купе, обе версии с пассажирской формулой 2+2, с июня 1994 года. Наряду с такими косметическими изменениями, как интегрированные бамперы одного цвета с кузовом, машина получила замечательный мотор *AJ16*, последний из знаменитых рядных «шестерок» компании *Jaguar Cars*. *XJS 4,0* предлагался только с автоматической коробкой передач, как и его «старший брат», *XJS 6,0*.

RCforum.ru

Однако с середины восьмидесятых автомобили *Jaguar* утратили одно из своих важнейших свойств эпохи Уильяма Лайонса – привлекательность цены. Вот и стоимость *XJS* теперь колебалась от 53400 долларов за шестицилиндровый купе до 82600 долларов за двенадцатицилиндровый *Convertible* (цены на новые автомобили сезона 1995 года) на американском рынке. С мая 1995 года все модели *XJS* стали именоваться *Celebration*.

Технические характеристики: длина выросла до 4820 мм, база чуть уменьшилась, 2588 мм, ширина осталась без изменений, высота для версии купе стала 1254 мм, для открытой машины – 1279 мм, дорожный просвет не изменился, объем багажника составлял 407 литров, а емкость топливного бака – 89 литров.

Моторы: алюминиевый V12 с одним распредвалом и двумя клапанами на цилиндр, с электронным впрыском и управлением, рабочим объемом 5993 куб.см, выходной мощностью 302 л.с. при 5350 об./мин., величина максимального крутящего момента 471 Нм при 2850 об./мин. Альтернатива: *AJ16*, алюминиевая рядная «шестерка» с двумя модифицированными распредвалами и четырьмя

RCforum.ru

клапанами на цилиндр, увеличенной степенью компрессии, по-новому настроенным электронным впрыском, объемом 3980 куб.см, мощностью 233 л.с. при 4700 об./мин. и максимальным крутящим моментом 366 Нм при 4000 об./мин.

Трансмиссии: для машин с мотором *AJ16* – четырехскоростная электронная *ZF*, для V12 также четырехскоростная электронная *GM 4L80*. Стандартные покрышки: *225/55 ZR16*. Изменился и вес, шестицилиндровый купе стал весить 1705 кг, *Convertible* – 1830 кг, двенадцатицилиндровые модели – 1860 и 1985 кг.

Максимальная скорость для *XJS 4,0* составила 235 км/час, разгон до 100 км/час за 7,7 секунды для купе, 8,8 секунды для *Convertible*. Динамика *XJS V12* характеризуется следующим образом: 260 км/час, 6,8 секунды (купе), 7,2 секунды (*Convertible*). В Европе имелась возможность приобрести шестицилиндровый вариант с ручной коробкой передач, способный разгоняться до скорости 100 км/час за 6,9 секунды.

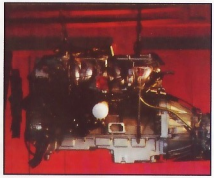
За 21 год, с октября 1974 года до апреля 1996 года, было выпущено 115413 *XJS* разных версий. Две последних машины, красный шестицилиндровый конвертибл и синий купе V12, заняли место в заводском музее.

Те, кто решится на приобретение *XJS*, должны принять во внимание следующее: этот автомобиль знаменит своим длинным и элегантным кузовом, но отнюдь не стойкостью к коррозии. К несчастью, ржавчина вообще не относится с каким-то особым уважением к богатым родословным. Поэтому следует очень тщательно проверить состояние передних крыльев, низа дверей, пола, порогов, багажника и колесных арок. Довольно быстро происходит износ втулок подвески, иногда подтекает дифференциал. Мотор V12 вынослив, но уход за ним очень дорог, а стоимость ремонта может показаться ужасающей. Рутинный сервис после пробега в 30000 миль продолжается не менее 8 рабочих часов и обходится не меньше, чем в 500 фунтов. Повышенного внимания требует уровень давления в цилиндрах, другим слабым местом является помпа. Двигатели *AJ6* нуждаются в частой смене свечей. Коробки передач вполне надежны, но замена потребует не менее тысячи долларов. Рекомендуется также проверить состояние электрики, особенно работу кондиционера.

С другой стороны, похожие советы получают покупатели подержанных автомобилей и других марок, а *XJS* – это редкий случай, когда машина признается классической в период продолжающегося выпуска, и находит покупателей в течение двух десятков лет, причем огромное большинство – в последнюю декаду. Возможно, это произошло потому, что *XJS* оказался более стилем жизни, чем просто транспортом. Да, эта машина нуждается в регулярном уходе и внимании, ее нельзя назвать неприхотливой, зато ее владелец не будет стоять в растерянности среди огромного современного паркинга только потому, что никак не может вспомнить, как именно выглядит его «транспортное средство». Даже солидные счета за топливо, обычные для *XJS V12* могут быть компенсированы тем фактом, что это самые уравновешенные, сбалансированные и эластичные двигатель и трансмиссия, которые вообще можно найти, включая даже *Rolls-Royce*. Акселерация начинается с самых низких оборотов и сопровождается нарастающим ровным породистым гулом, который многие знатоки называют совершенством.

У меньшего мотора, *AJ16* объемом 4,0 литра, также очень высокая репутация, а его бас напоминает звучание знаменитых *XK*. Поскольку большую часть крутящего момента двигатели развивают, начиная с невысоких, 1500 оборотов, даже незначительное ускорение производит впечатление. Ходовые качества на уровне

RCforum.ru



лучших образцов класса «гран туризмо», в меру жесткая, энергоемкая подвеска хорошо обрабатывает дорожные неровности, сводя к минимуму все толчки, также как и вибрации. Рулевое управление, не провоцируя на чрезмерно острые действия, позволяет водителю чувствовать себя уверенно и солидно.

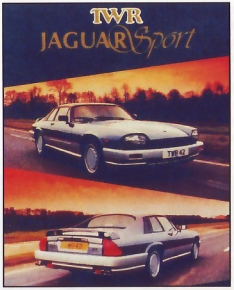
Конфигурация салона 2+2 никогда не была самой практичной, а в *XJS* эти «+2» до смешного малы, в частности, у открытых автомобилей. Но зато маленькие задние сиденья, как и роскошные передние, обтянуты мягкой кожей превосходного качества и светлых тонов, а использование дерева с большой долей такта в отделке интерьера, в чем так преуспели на Браунс Лейн, придает внутреннему пространству особую теплоту. Так что, хотя *XJS* вряд ли можно назвать рациональным выбором, тем не менее, в нем довольно много привлекательного.

Лучшим приобретением, безусловно, являются автомобили, выпущенные после 1991 года, качество их сборки не вызывает нареканий, а самая удачная покупка – серия *Celebration*, не только потому, что это относительно новые машины, но они также обладают наиболее обширным списком дополнительного оборудования.

На спортивном фронте Игэн решил отказаться от поддержки Боба Таллиуса, отдавая все внимание Тому Уокиншоу. С середины восьмидесятых специалисты *TWR* работали над созданием автомобиля из композитных материалов, который смог бы тягаться с *Porsche* в классе спортпрототипов, самом престижном в то время. Главным инженером проекта стал Тони Саутгейт, он не без основания считал, что двигатель *Jaguar* с двенадцатью цилиндрами сможет не только конкурировать в мощности, но также и добиться лучшего *ground effect* по сравнению с моторами *Porsche*, шестицилиндровыми типа «боксер». Новая машина, *XJR6*, с мотором объемом 6,5 литра и мощностью 690 л.с., была заявлена в чемпионате мира среди прототипов в 1986 году. Хотя экипаж Дерека Уорвика и Эдди Чивера одержал победу в Сильверстоуне, команду в ходе сезона преследовали многочисленные поломки. Неудачной оказалась и главная гонка, в Ле-Мане, у одного из *XJR6* не выдержала трансмиссия, другой не дотянул до боксов для дозаправки, третьего подвели шины.

К сезону восемьдесят седьмого года, при участии спонсоров *Silk Cut Gallagher* и *Castrol*, был подготовлен *XJR8*, в конструкцию машины внесли около шестидесяти изменений, объем двигателя нарастили до 7 литров, он стал развивать мощность 720 л.с. В этом году победы следовали одна за другой: Харама, Херес, Монца, Брандс Хэтч, Сильверстоун, Нюрбургринг,

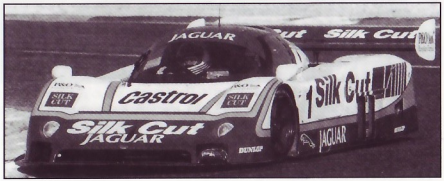
RCforum.ru



Спа, Фуджи. Из десяти этапов мирового чемпионата были выиграны восемь, но выигрыш первенства омрачила новая неудача в Ле-Мане: два экипажа сошли с трассы из-за поломок, а третью машину вновь подвела резина...

В мае 1988 года была основана компания *JaguarSport* с уставным капиталом в пять миллионов фунтов. В ней равными долями участвовали как *Jaguar Cars*, так и фирма *Tom Walkinshow Racing*, поэтому Джон Игэн получил в новой компании пост председателя, а Том Уокиншоу – генерального управляющего.

В этом году ожидалось особенно трудное соперничество; *Porsche*, *Mercedes* и *Nissan* выставили машины с турбомоторами, напичканными самой новейшей электроникой, по сравнению с конкурентами *XJR9* с двигателем V12 был слишком тяжел. Тем не менее, 720 л.с. позволяли разгонять машину на прямых до скорости примерно 390 км/час. Один из гонщиков *Jaguar Castrol Silk Cut*, Мартин Брандл, сумел стать чемпионом в личном



зачете. И, самое главное, наконец-то была одержана победа в Ле-Мане, где команда выставила сразу пять экипажей. Три «ягуара» дошли до финиша, а экипаж в составе Ян Ламмерс – Джонни Дамфрис – Энди Уоллес стал первым, опередив на полкруга *Porsche 962C* Ханса Штука, Клауса Людвига и Дерека Белла. Еще один *XJR9* занял четвертое место. Шестая победа *Jaguar* в Ле-Мане была восторженно принята в Британии и стала особенно эмоциональным моментом для Джона Игэна, которого посвятили в рыцарское достоинство за заслуги в возрождении «самой британской марки».

На следующий год было решено последовать примеру остальных команд и выставить машину с двигателем V6 турбо, объемом 3,5 литра и мощностью 700 л.с. Этот мотор, подготовленный инженером Аланом Скоттом за очень короткое время, оказался «сыроват», сезон получился неудачным, и в Ле-Мане все автомобили *XJR11* сошли из-за различных неисправностей.

Помимо возвращения на трассу в Ле-Мане, специалисты *Jaguar Sport* подготовили спортивные версии дорожных «ягуаров» к осеннему шоу 1988 года в Национальном выставочном центре в Бирмингеме, где по четным годам стали проходить главные презентации в Британии. Машины именовались *XJR*, от серийных собратьев они отличались сначала только более жесткой подвеской и стилистическими элементами, например черной решеткой радиатора, а двигатели оставались прежними.

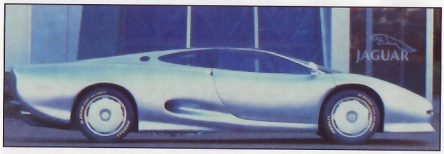
Но на этой выставке *XJR*, не сильно отличавшегося по виду от своих обычных собратьев, как и все остальное, что было тогда представлено, совершенно затмил другой автомобиль, *Jaguar XJ220*, самый драматический «ягуар» всех времен. Эта машина должна была продемонстрировать техно-

RCforum.ru

логический потенциал фирмы, ее способность создать суперкар, такой же ультрамодерновый, как сам инженерный центр в Уитли, причем суперкар обязан был стать более впечатляющим чем *Ferrari F40* или *Porsche 959*, а такие аспекты, как практичность, никакой роли не играли. *XJ220* полностью отвечал этим требованиям.

Jaguar XJ220

Поначалу это был неофициальный проект, разработка так называемого «субботнего клуба», группы инженеров и конструкторов из центра в Уитли, добровольно работающих в выходные дни и внеурочное время, хотя и под руководством Джима Рэндла. Проект нашел поддержку и энтузиазм у некоторых поставщиков комплектующих.



Автором сенсационного дизайна, собиравшего буквально толпы вокруг, был стилист Кейт Хэлфит. Отклики прессы на сногсшибательный вид нового автомобиля часто включали слово «звездолет». Обводы алюминиевого кузова, обычно называемые феноменальными, дополнялись такими редкими деталями, как застекленный, открытый для обозрения центрально расположенный мотор, или двери-«ножницы», на манер *Lamborghini*.

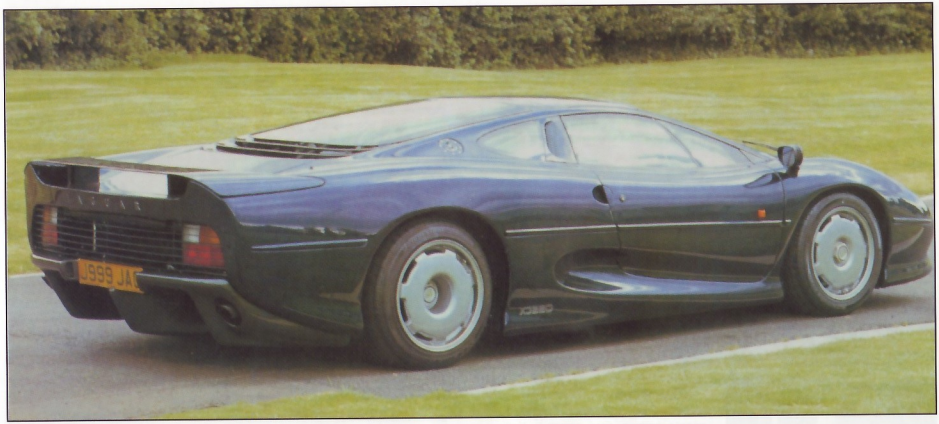
Высокотехнологичный двигатель V12 с четырьмя распредвалами, 48-клапанный, рабочим объемом цилиндров 6222 куб.см., развивал мощность 500 л.с. при 7000 об./мин. и был одним из самых передовых в то время, как и большинство других элементов *XJ220*: алюминиевый несущий кузов, построенный при участии фирмы *Abbey Panels*, адаптивная независимая подвеска, механическая пяти скоростная трансмиссия *FF Developments* с постоянным приводом на все колеса, дисковые тормоза и антиблокировочная система от фирмы *Automotive Products*, руль, также управляющий всеми четырьмя колесами. Заявленная максимальная скорость составила более 200 миль в час, или порядка 325 км/час.

XJ220 получил огромный резонанс и Том Уокиншоу, владелец фирмы *TWR* и управляющий *JaguarSport*, в течение полутора лет «пробивал» решение о выпуске автомобиля небольшой серией. Джон Игэн долгое время не поддерживал такое предложение, но в декабре 1989 года его мнение по ряду причин перестало быть решающим. И вот в начале следующего года было официально объявлено о том, что *XJ220* поступит в продажу примерно через шестнадцать месяцев по цене 360000 фунтов. В течение короткого периода поступило около 1500 заказов, и каждый сопровождался оплатой депозита в 50000 фунтов. *Jaguar Cars* вернула все эти фонды, за исключением 350, от самых первых и избранных покупателей, потому что объем выпуска планировался только в этих пределах.

Для сборки *XJ220* подготовили производственную линию на мощностях *JaguarSport* в Блоксхэме, графство Оксфордшир. Серийная версия была представлена публике на токийском автошоу в октябре 1991 года.

Огромный и прекрасный автомобиль выглядел как будто также, как и три года назад, но в действительности его конструкция подверглась радикальным изменениям. Хотя длина осталась прежней, 4880 мм, колесная база была укорочена на 200 мм и составила теперь 2640 мм, ширина машины – 2220 мм, высота – 1150 мм. Алюминиевый кузов, механическая коробка на пять скоростей, но при этом только задний привод с дифференциалом повышенного трения, несколько упрощенная дисковая тормозная система без АБС, обычное рулевое управление, независимая, но уже не саморегулирующаяся подвеска, традиционные двери. Размер покрышек

RCforum.ru



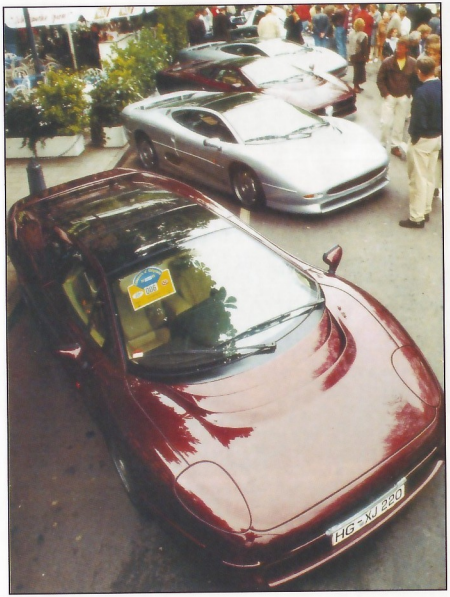
255/45 ZR17 спереди и *345/35 ZR18* сзади, коэффициент сопротивления воздуха 0,36. Вес 1650 кг. Объем топливного бака 90 литров.

Но, самое главное, другим стал силовой агрегат: вместо мотора V12 был установлен двигатель V6 с двойным турбонаддувом, созданный Аланом Скоттом для гоночного *XJR11*. Его рабочий объем составил 3498 куб.см, а мощность 542 л.с. при 7000 об./мин., что оказалось даже больше, чем у оригинала. Пик крутящего момента приходился на 4850 об./мин. и составлял 642 Нм. Мотор с 24 клапанами обладал двумя турбонагнетателями *Garrett* и блоком электронного управления *Zytec*.

В качестве оборудования автомобиль снабдили электроприводами окон, зеркал и сидений, кондиционером, аудиосистемой с проигрывателем *CD*, алюминиевыми колесами. Серийно устанавливалась сигнализация и иммобилайзер, хотя вряд ли *XJ220* может представлять интерес для угонщиков; вместо традиционного набора инструментов прилагался огнетушитель, вещь иногда более необходимая для спортивных автомобилей. Салон выполнялся из кожи любого цвета на выбор покупателя. Изменилась также и цена, всего за каждую машину надо было заплатить 403000 фунтов в Британии, или 540000 долларов в Америке.

RCforum.ru

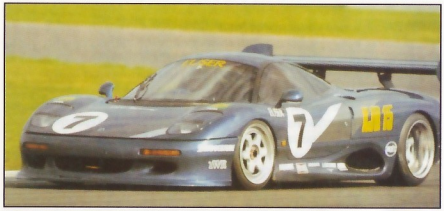
RCforum.ru



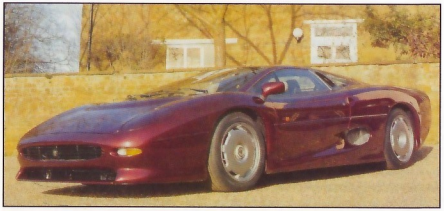
Несмотря на некоторое разочарование, вызванное новой спецификацией, *XJ220* был признан самым быстрым серийным автомобилем, его максимальная скорость составила 347 км/час, или 217 миль в час, что вполне отвечало названию. Для разгона до скорости 100 км/час требовалось 4 секунды, а некоторые, специально подготовленные фирмой *TWR* для гонок экземпляры *XJ220C* укладывались в 3,3 секунды.

Тем временем в экономике западных стран начался спад, и даже в среде богатых клиентов *Jaguar Cars* некоторые стали испытывать финансовые затруднения, во всяком случае, несколько десятков из числа разместивших заказы на *XJ220* не смогли изыскать возможность выплатить необходимую сумму. Найти замену всем из отказавшихся не удалось, потому что кроме экономических причин возникла проблема несколько иного плана: Том Уокиншоу без необходимого согласования с *Jaguar Cars* выпустил серией в 23 единицы автомобиль под названием *JaguarSport XJR15* конструкции Тони Саутгейта. Автором дизайна был стилист Питер Стивенс. *XJR15* очень походил на *XJR9* и *XJR12*, побеждавшие в Ле-Мане. Эта машина обладала гоночным мотором V12. Пусть мощность двигателя была редуцирована до 450 л.с., все равно публике он казался более престижным по сравнению с V6 твин-турбо. Цена *XJR15* составила около одного миллиона долларов, и с его появлением *XJ220* утратил часть своей эксклюзивности...

RCforum.ru



Испытания только подтвердили впечатление о *XJ220*, уже сложившееся благодаря его облику. Машина пугает среднего водителя своим размером, огромной мощностью, ужасающим грохотом турбомотора. Рулевое управление оказалось слишком тяжелым, а дорожный просвет чересчур маленьким. Собственно, на дороге или на улице *XJ220* выглядит несколько неуместно, ему явно требуются другие пространства. Это большой трековый автомобиль и приходилось слышать мнение, что даже *Lamborghini Diablo* может служить примером практичной семейной машины по сравнению с *Jaguar XJ220*.



Выпуск *XJ220* был прекращен весной 1994 года, а производственную линию в Блоксхэме, по решению новых хозяев, передали фирме *Aston Martin* для сборки модели *DB7*. За три года построили 280 единиц, из них 16 гоночных *XJ220C*. Не все автомобили удалось продать, некоторые и поныне украшают собой демонстрационные залы крупнейших дилеров *Jaguar Cars*.

Неплохие результаты продаж на европейском континенте, во Франции, Австрии и Испании, а также в Японии, где было реализовано почти две тысячи автомобилей, позволили в начале 1989 года более или менее поправить финансовые результаты.

Тем не менее, развитие *Jaguar Cars* в середине и второй половине восьмидесятых годов не могло оправдать те надежды, которые возлагали на компанию инвесторы. Автомобили *Series III* стали почти что культовыми машинами, особенно в США, и эффектом роста продаж вместе с повышением курса доллара к фунту стало значительное увеличение прибыли. Потом в короткий срок все изменилось. *XJ40* должен был развить успех, но уже в 1987-1988 годах огромный рост жалоб на гарантийные машины продемонстрировал потерю иллюзий у покупателей, многие из которых являлись давними поклонниками марки. В основе своей *XJ40* был хорошим автомобилем, и главные его компоненты, такие, как мотор *AJ6*, отвечали требованиям надежности, но электроника, широкое внедрение которой диктовалось автомобильной модой, оказалась ниже всякой критики. Начиная с осени

RCforum.ru

1990 года, когда появилась версия с двигателем 4,0 литра, качество этой модели существенно улучшилось, что подтвердили исследования *J.D.Power* в середине 90-х, в отношении дефектов машин возраста три года и более. Однако было уже поздно. Потеря качества и надежности особенно болезненна для производителя эксклюзивных автомобилей, поскольку репутация фирмы является важной частью имиджа, создаваемого ее продуктами.

Так что прибыльность, или успехи в гонках, даже в Ле-Мане, скорее маскировали тот факт, что *Jaguar Cars* была в основном слабой компанией. Понижение курса доллара, потеря репутации и снижение спроса – в годы экономического подъема в капиталистическом мире – явились скверными признаками для фирмы. К слову сказать, именно повышенный спрос со стороны яппи, порожденных деловым бумом конца 80-х, в очень большой степени поднял имидж некоторых конкурентов, в первую очередь *BMW*. А для *Jaguar* создалась ситуация, когда весной 1989 года Игэну было уже абсолютно ясно, что у компании не только недостаточно средств на разработку новых моделей, но даже на продолжение текущей деятельности в следующем году. Партнер с массивными финансовыми ресурсами стал необходимостью.

Еще в 1983 году, когда *Jaguar* являлся кандидатом на приватизацию, большой интерес к альянсу проявляла компания *Ford*, а еще Джон Игэн имел деловые встречи с представителем *GM* Роджером Смитом и с председателем совета директоров *BMW* фон Кюнхаймом. Все эти переговоры закончились тогда безрезультатно, и *Jaguar Cars* после приватизации стала полностью независимой. Теперь, в 1989 году, положение потребовало от руководителей *Jaguar* проявить инициативу, и Игэн обратился к самой крупной компании, *General Motors*. Выбор обуславливался тем немаловажным обстоятельством, что *GM* с самого начала претендовала только на меньшую часть компании, и Джон Игэн предложил партнерам 29,9 процента от *Jaguar Cars*. По условиям Игэна *Ягуар* должен был остаться независимой британской компанией, под руководством, естественно, самого Игэна, и получить очень чувствительные ресурсы на оживление дела.

Здесь следует пояснить, почему, собственно, большие компании интересовались маркой *Jaguar*. Маркетинговые исследования показывали, что в 90-е годы *baby boomers*, родившиеся в послевоенные годы и достигшие возраста максимальной деловой активности, составят значительный прирост общественного слоя людей с немалыми доходами, что, в частности, приведет к расширению спроса на рынке престижных моделей класса люкс в США и, в меньшей степени, в Западной Европе. Было известно, что прежде всего именно на этот сектор рынка нацелились японские компании. Успех *Toyota* с маркой *Lexus* побудил *Nissan* также создать дивизион по производству и обслуживанию престижных автомобилей, названный *Infiniti*, несколько ранее подобным образом поступила *Honda*, основав марку *Acura*. «Большая тройка» не могла игнорировать тот факт, что на рынке экономичных, а частично и средних легковых автомобилей японцы к тому времени уже стали главной силой, по крайней мере, в Северной Америке. Американцы сильно беспокоились, что ситуация повторится и с сектором люкс. При этом объем европейского экспорта, из Германии и Швеции, считался относительно небольшим.

Конечно, по прошествии десятилетия, мы видим, что прогнозы аналитиков во многом оказались ошибочными, что, в отличие от своих родителей, *baby boomers* предпочли не автомобили класса люкс, а внедорожники; что рынок представительских машин, а еще больше спортивных купе, переживет глубокий кризис, из которого начнет выходить только к концу века. Причем этот кризис коснется главным образом «большой тройки», зато она возьмет реванш в секторе внедорожников и легких грузовиков...

Но вернемся в 1989 год. Тогда *General Motors*, *Ford* и *Chrysler* видели три способа улучшить свои шансы в борьбе за покупателей престижных автомобилей. Во-первых, развивать уже имеющиеся отделения с репутацией производителей люксовых моделей, в первую очередь это *Cadillac* и *Lincoln*. Во-вторых, создать новые марки, как поступили японцы. Наконец, существовала возможность купить европейские имена сразу вместе с их историей, точно также, как в свое время американские миллионеры приобретали наследные титулы у обедневших европейских аристократов.

Вот этот третий способ стал чем-то вроде моды, но в большинстве случаев такие приобретения не привели к ожидаемым результатам, как показала покупка *GM* половины акций *SAAB*, или способствовали осложнениям, часто весьма серьезным для меньшего европейского партнера, чем закончились альянсы между *Chrysler* и *Lamborghini*, *Chrysler* и *Maserati*, и той же *GM* с *Lotus*. Была, но значительно ранее, подобная страница и в биографии *Ford*, где быстро забыли о времени, когда *Ford* владел небольшой, но старейшей и весьма уважаемой британской фирмой *AC*, зато сама *AC* так полностью и не смогла оправиться от последствий неудачного союза.

Тем временем переговоры *Jaguar* с *GM* продвигались очень вяло, миновало лето и уже наступила осень 1989 года, сэр Джон Игэн стал ощущать, что представители *GM* и сами не очень знают, чего они хотят. Но обе

RCforum.ru

стороны никак не могли предполагать, что ход переговоров о частичном партнерстве может быть стремительно нарушен. В конце сентября поползли слухи о том, что *Ford Motor Co* ведет скупку акций *Jaguar*, причем желает приобрести около 15 процентов, то есть максимум из того количества акций, которое находилось в свободном обращении. Подобные действия обычно предвещают предложение о полной покупке, и совет директоров *Jaguar Cars* наблюдал за происходящим со смешанными чувствами, компания нуждалась в денежных вливаниях, но терять независимость тоже не хотелось.

25 октября была опубликована информация о том, что представители *Ford* уже сосредоточили в своих руках 242353000 акций, то есть контролируют свыше 13 процентов от *Jaguar*. У сэра Джона Игэна уже не оставалось сомнений, что речь идет о прямой атаке, однако он предполагал постепенное развитие событий, в течение нескольких месяцев. Ведь с момента приватизации *Jaguar Cars* была защищена от внезапных действий на финансовом рынке – речь идет о так называемой «золотой» акции (*Special Rights Redeemable Share*), которой мог распоряжаться только кабинет министров Великобритании. «Золотая» акция давала владельцу, в данном случае государству, право вето на любую сделку. Таким образом, Игэн был уверен в полной безопасности *Jaguar*, по крайней мере, до середины 1990 года и надеялся за это время заключить соглашение с *GM* на желаемых условиях.

31 октября 1989 года, выступая в Палате Общин парламента, министр торговли и промышленности Николас Ридли заявил, что правительство имеет договоренность с «иностранным инвестором» в отношении права блокировать приобретение *Jaguar Cars*. Это означало попросту, что кабинет консерваторов внезапно решил не создавать препятствий американцам. Для Игэна, как и для всех, такой поворот событий оказался полной неожиданностью, он назвал действия правительства «по меньшей мере, грубыми», а первые полосы английских газет украсили крупные заголовки, неизменно включавшие слово «предательство».

Следующим утром, первого ноября, члены совета директоров *Jaguar Cars* встретились с американской делегацией во главе с Линдсеем Холстидом, председателем *Ford of Europe*. В отличие от *GM* эти люди четко знали, чего они хотят, и обладали всеми необходимыми полномочиями. Они не имели ни малейших сомнений в том, что *Jaguar* будет ими приобретен, оставалось только выяснить окончательную цену. Переговоры начались в десять тридцать утра и продолжались до половины восьмого, тоже утра, второго ноября. Американцы настаивали на цене восемь фунтов за акцию, в конце концов все согласились с ценой восемь с половиной фунтов, что составляло тогда 13,40 доллара. Кроме того, представители *Ford* обещали сохранить за автомобилями марки *Jaguar* традиционный дизайн и конструкцию. Директорам *Jaguar Cars* были предложены крупные пакеты акций новой компании... Вечером того же дня на пресс-конференции в лондонском отеле *Savoy* Холстид и Игэн объявили о созыве экстраординарного генерального собрания акционеров *Jaguar Cars*, назначенного на первое декабря. Руководство *GM* немедленно опубликовало коммюнике, в котором заявило об отказе от претензий на часть *Jaguar*, поскольку «после интенсивного исследования вопроса» пришло к выводу, что стоимость акций существенно ниже восьми с половиной фунтов за штуку.

На самом последнем собрании акционеров *Jaguar Cars* присутствовало 87 держателей наиболее крупных пакетов акций, обладающих правом голоса. Сэр Джон Игэн обрисовал следующую картину: перед приватизацией *Jaguar* оценивался в 295 миллионов фунтов, за пять лет было получено прибыли 500 миллионов, считая 60 миллионов в истекающем 1989 году, по всему миру импортеры и дилеры *Jaguar* вложили в развитие сбытовой и сервисной сети около трех миллиардов фунтов собственных средств. Игэн подчеркнул, что хотя торговая марка *Jaguar* является одной из самых лучших и уважаемых в мире, фирме жизненно необходима кооперация с большим международным партнером, чтобы получать комплектующие высокого качества по меньшей цене. Автомобиль *Jaguar* на 60 процентов состоит из приобретаемых компонентов, что обходится на 100 миллионов фунтов в год дороже, чем корпорациям с большим объемом выпуска. Сотрудничество с таким партнером должно помочь соответствовать самым современным высоким технологиям, полнее реализовывать потенциал *Jaguar* и быстрее расширять выпуск продуктов с этим именем. В общем, резюмировал сэр Джон Игэн, риск продолжать независимый бизнес очень велик, а цена, предложенная компанией *Ford* настолько благоприятна, что совет директоров склонился к обращению за окончательным решением к акционерам.

При голосовании мнения разделились, 57 акционеров поддержали идею о продаже компании, 28 были против. Но если принять во внимание количество акций, стоявшее за голосовавшими, то тогда перевес сторонников продажи выглядел просто подавляющим, 99,4 процента против 0,6.

Итак, *Jaguar* снова утратил независимость и присоединился к гигантской промышленной империи *Ford Motor Co*, второй в мире по величине и первой по эффективности.

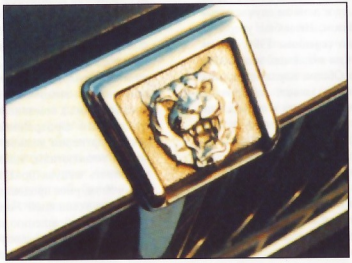
RCforum.ru

Автомобили «Ягуар»

Общественность, мягко говоря, неоднозначно отнеслась к продаже «самой британской» автомобильной компании. Газеты, энтузиасты марки, часть акционеров обвиняли и сэра Джона Игэна, и кабинет министров в забвении национальных интересов и, опять-таки, в предательстве. Огромное большинство в Британии было недовольно случившимся, еще бы, их любимый утонченный *Jaguar* куплен массовым производителем, да еще и американским. По мнению такого известного человека, как бывший главный инженер, а позже управляющий *Jaguar* Боб Найт, сэр Уильям Лайонс, много раз пожалевший о своем согласии на альянс с *British Motor Holding*, просто пришел бы в ужас, если бы узнал, что созданной им компанией владеет *Ford*. На улицах Лондона и других городов появились машины *Ford Escort*, иронически украшенные фигуркой ягуара.

Да и в США приверженцы *Jaguar* испытывали смешанные чувства, потому что для многих владельцев немалую часть привлекательности автомобиля составляло именно то, что он британский. Американские деловые круги подвергли критике сделку, но с других позиций: было широко распространено мнение, что *Ford* заплатил больше, чем следовало. Эта точка зрения, кстати, косвенно подтверждалась британским министром промышленности Ридли. Вынужденно оправдываясь в действиях кабинета, он не раз заявлял, что предложение *Ford* оказалось намного выгоднее, чем можно было ожидать, и правительство никак не могло упустить такой случай.

Теперь *Jaguar* стал одним из многих подразделений *Ford Motor Company*, или в просторечии *FoMoCo*, за 1,6 миллиарда фунтов или 2,5 миллиарда долларов.



RCforum.ru

ЧАСТЬ ПЯТАЯ

Естественным шагом для *Ford Motor Co* было назначить главой *Jaguar Cars* своего человека, и со второго апреля 1990 года председателем совета директоров стал 60-летний Билл Хайден, англичанин по происхождению, его отец был простым докером. Впрочем, это обстоятельство вряд ли имело решающее значение в карьере Хайдена, до девяностого года он занимал пост вице-президента *Ford of Europe*. До конца июня Хайден официально являлся сопредседателем *Jaguar Cars*, считалось, что компанией временно руководят совместно он и сэр Джон Игэн. Разумеется, сэр Джон теперь имел много свободного времени и, в основном, представлял *Jaguar Cars* на различных мероприятиях и спортивных состязаниях.

В сезоне 1990 года регламент чемпионата среди спортпрототипов претерпел изменения, гонки стали относительно короткими, 360-480 км. *XJR11* с турбомотором V6 занял первое место дома, в Сильверстоуне, но в чемпионате доминировал *Mercedes C111*. Зато в самых престижных марафонских соревнованиях первенство принадлежало цветам команды *Silk Cut Jaguar*: сначала на трассе Дайтоны в 24-часовой гонке победу завоевал экипаж Ламмерс-Уоллес-Джонс, причем второе место досталось их товарищам, Брандлу-Коббу-Нильсену. Потом, в Ле-Мане, два *XJR12* с мотором V12 опять заняли два первых места, только экипажи как бы поменялись местами на пьедестале почета, на верхнюю ступеньку поднялись Брандл, Кобб и Нильсен. Эта седьмая и пока последняя победа *Jaguar* в самой знаменитой гонке была одновременно и моментом прощания для сэра Джона Игэна, уходящего в отставку.

На следующий сезон *Silk Cut Jaguar XJR12* занял в Ле-Мане второе, третье и четвертое места, но первой неожиданно для многих стала роторная *Mazda 747*, которая имела 830 кг веса, в то время как *Jaguar* и *Mercedes* были тяжелее тонны. Однако чемпионат, где *XJR14* с мотором V6 турбо успешно конкурировал с *Peugeot 905* и *Mercedes C112*, принес не только победы в Монце, Сильверстоуне и Нюрбургринге, но и общее первенство. На этой победной ноте по решению, принятому в *Ford Motor Co,* автомобили *Jaguar* снова покинули автоспорт.

Между тем люди из *Ford Motor Company*, официального хозяина *Jaguar Cars* с 5 марта 1990 года, были в большой степени разочарованы состоянием оборудования и организацией производства на заводах *Jaguar*. Многие говорили, что заплаченная сумма в 1,6 млрд. фунтов или 2,5 млрд. долларов завышена более чем в четыре раза. В какой-то степени для акционеров *Ford Motor Co* могла служить утешением история очень неудачного приобретения основным конкурентом, *General Motors*, пятидесяти процентов акций шведской фирмы *SAAB*.

Поскольку в *Ford of Europe* Билл Хайден отвечал в первую очередь за производство, именно этим, организацией производства и мерами по повышению качества сборки он и занимался на Браунс Лейн. Его команда нашла, что в процесс изготовления *XJ40* и *XJS* можно внести около тысячи улучшений. Хайден обладал взрывным темпераментом и часто был резок в оценках, например, широкую известность получило его высказывание, что только на одном автозаводе в Европе общее состояние хуже, чем на *Jaguar* – в Горьком, где выпускают «волги». И вот теперь, чтобы повысить качество продукции *Jaguar*, все конструкторы по ключевым вопросам из инженерного центра Уитли проводили целые недели прямо в цехах, изучая проблемы непосредственно на месте.

Однако некоторые решения Хайдена принесли большое разочарование инженерам и стилистам *Jaguar Cars.* Сначала был остановлен проект *XJ41*, спортивный купе, известный также под именем *F-type*. Над созданием этой машины работали с середины восьмидесятых, но американские хозяева сочли, что в рамках существующих цен на автомобили марки *Jaguar* новый *F-type* не сможет стать достаточно прибыльным. Поэтому прототип *XJ41* был передан фирме Тома Уокиншоу, главный дизайнер которой, Йен Каллэм создал превосходный дизайн. На выкупленных у Уокиншоу мощностях завода в Блоксхэм, свободных после прекращения производства *Jaguar XJ220*, в 1994 году началась сборка этого нового автомобиля, который получил имя *DB7* и выпускается под маркой другой британской компании, *Aston Martin*, также контролируемой *FoMoCo*.

RCforum.ru

Еще менее повезло проекту *XJ82*. По замыслу конструкторов во главе с Джимом Рэндлом этот автомобиль был призван заменить текущую модель *XJ40* уже в 1992 году, и опять Хайден и новый глава инженерного департамента, Клайв Иннос, закрыли разработку, посчитав прототип слишком амбициозным. Основными приоритетами объявили улучшение качества текущих моделей и проект *X300*, новый салун на базе элементов от *XJ40*. Вскоре ветеран компании Джим Рэндл, покинул *Jaguar*, отдав предпочтение академической карьере в Бирмингемском университете.

Начавшийся спад в экономике показал, что прибыльность бизнеса в *Jaguar Cars* если и будет достигнута, то очень нескоро, потому что во всем мире количество продаж автомобилей класса люкс катастрофически снижалось – дела шли совсем не так, как предполагали аналитики. Продажи *Jaguar* упали вдвое: в 1989 году 49500 единиц, в 1990 – 42700, а в 1992 – лишь 22500... Падение количества продаж сопровождалось решительным сокращением числа занятых в *Jaguar Cars*, сначала было уволено 1000 человек, через несколько месяцев еще 470, потом еще 1400, и еще 750... Когда компания перешла к *FoMoCo*, в ней насчитывалось около 12000 работников, к 1992 году их осталось 8000, но тенденция к сокращению сохранялась, и к началу 1994 года только немногим более шести тысяч человек были заняты на производствах *Jaguar*. С другой стороны, количество инженеров и конструкторов значительно выросло, и составило почти тысячу работников, что свидетельствует о возросшем базовом качестве рабочей силы.

Первые четыре года после поглощения *Jaguar* приносил новым владельцам одни убытки, почти 200 млн. долларов было вложено в организацию производства, около 80 млн. долларов потребовалось инвестировать в проект *X300*, первую новую модель, выпущенную под эгидой *Ford*. Хотя в Северной Америке в 1991 году удалось продать только 9376 автомобилей *Jaguar*, вдвое меньше по сравнению с предыдущим годом, в городе Мавэ, штат Нью-Джерси, было торжественно открыто новое здание штаб-квартиры *Jaguar Cars Inc. (USA)*, ультрасовременной архитектуры из темно-зеленого стекла. Суммарные убытки составили в 1990 году 100 млн., в 1991 – 354 млн., в 1992 – 412 млн., в 1993 – 371 млн. долларов, так что *Jaguar* обошелся *FoMoCo* не 2,5 млрд., а в 3,75 млрд. долларов. И все же, по-видимому, решение *Ford* было оправданным с деловой точки зрения. По многим оценкам, альтернативный путь – создание новой марки автомобилей высокого класса, которым пошел концерн *Toyota* со своим дивизионом *Lexus*, оказался еще более дорогостоящим.

Осенью 1991 года Билл Хайден перенес операцию на сердце и вынужден был оставить активный бизнес. В *Ford Motor Co* довольно быстро нашли ему замену: Николас Шил, 47-летний англичанин, к этому моменту проработал в корпорации уже четверть века, последние три года он возглавлял завод *Ford* в Мексике. Ник Шил, Клайв Иннос и американец Джим Падилья, ответственный за производство, определяли будущее *Jaguar* и несли ответственность перед *FoMoCo*. От них требовалось, модернизировав производство и подняв уровень качества, сохранить уникальность продуктов компании, от этих трех человек зависело, какие машины выпускать. Какое-то время внутри *Ford* едва не возобладало мнение, что автомобили *Jaguar* должны получить более агрессивный и современный дизайн, авангардный – ну как *Ford Scorpio* последнего выпуска. К счастью, Ник Шил и Падилья отстояли консервативный стиль *Jaguar* как одну из ценных составляющих имиджа.

Ник Шил

Борьба за повышение качества постепенно приносила свои плоды. Согласно такому источнику, как *J.D.Power* , по уровню качества среди автомобилей возраста до трех лет в 1991 *Jaguar* принадлежало ужасное 25-е место, через год скромное десятое, а к 1996 году почетное пятое. В своем классе *Jaguar* поднялся вплотную к *Lexus* и *Mercedes-Benz*, опередив, хотя и ненамного *BMW* и, возможно, к некоторому неудовольствию *FoMoCo*, принадлежащий той же компании *Lincoln*. А ведь обновленный *X300* появился в продаже только осенью 1994 года, так что практически речь шла о качестве все тех же *XJ40* и *XJS*. Клайв Иннос объяснял журналистам, что *Jaguar* всегда использовал великолепный дизайн, сочетание превосходной управляемости и мягкого комфорта, и долгие годы этого было достаточно, чтобы продавать машины, но со временем конкуренция усилилась. Теперь можно проиграть, если наряду с перечисленными достоинствами автомобиль окажется недостаточно хорошо собран или просто чаще ломается. В девяностые годы *Jaguar* научился отвечать современным требованиям.

В июле 1994 года производство на Браунс Лейн полностью остановилось на три недели и, впервые с 1955 года, был установлен совершенно новый сборочный конвейер длиной около километра с пропускной способностью до 25 автомобилей в час. Техническое обновление, потребовавшее так много средств и времени, в основном завершилось. Теперь это один из самых передовых автозаводов в Европе.

RCforum.ru

В 1993 году количество продаж составило 27300 единиц, на двадцать процентов выше, чем в 1992, но стать доходным предприятием, по расчетам экономистов, *Jaguar* мог, только выпуская в год не менее 35000 автомобилей. И это число было сначала достигнуто, а потом превзойдено после важнейшего события, каким явился дебют 28 сентября 1994 года нового *XJ6* (проект *X300*), разработанного в конструкторском центре Уитли на базе уходящей модели *XJ40*. Дизайн стал даже более традиционным и округлым, люди *Ford* трубили во все трубы от имени *Jaguar* и от своего собственного о высоком качестве автомобиля. Особенно радовались дилеры, они получили возможность продавать новый прекрасный *Jag*, который, к тому же, они должны будут намного реже видеть в своих мастерских.

Jaguar XJ6 (X300)

Наверное, все в Британии, и многие за ее пределами, кто имеет хоть какое-то отношение к миру моторов, представляют каким, собственно, должен быть автомобиль марки *Jaguar*. И для большинства из этих людей абсолютно ясен тот досадный факт, что после появления первого *XJ6* в 1968 году, превосходно сочетавшего великолепный дизайн, изысканный комфорт, более чем адекватную мощность и отточенное управление, ни одна из последующих моделей не отвечала в полной мере тем высоким требованиям, какие предъявляются к машинам подобного класса вообще и к продукции «самой британской марки» в особенности. Некоторые из автомобилей *Jaguar* и *Daimler* 70-80-х годов были очень хороши, но никогда безупречны, всегда находились какие-то явные недостатки, связанные то с качеством сборки, то с не слишком утонченным сочетанием двигателя, трансмиссии и рулевого управления, то со слабо продуманными деталями интерьера и т.д. Только такая предыстория может объяснить, почему новый, последний *XJ6*, известный также как проект *X300*, пользуется таким уважением среди поклонников марки с момента его появления, и, что так же очень важно, авторитетом среди дилеров и специалистов на протяжении вот уже пяти лет.

Для начала, автомобиль великолепно смотрится. Пусть линии, избранные стилистами Джеффом Лоусоном и Кейтом Хэлфитом сильно напоминают архитектуру предшественника, новая машина подчеркнуто более консервативна. Низкий и длинный обтекаемый кузов с четырьмя круглыми фарами, обязательной принадлежностью «ягуаров» шестидесятых, плавно снижающаяся линия багажника, тщательно проработанная хромированная отделка – такие элементы, безусловно, перекликаются с ретро, но старомодными не выглядят. Они просто слишком индивидуальны для этого.

RCforum.ru

Интерьер сочетает традиции с современностью. Технологичность присутствует, но довольно осторожно, а приборы и переключатели, непохожие, скажем, на немецкие, работают прекрасно. Салон богатый, даже пышный, но в самом лучшем вкусе.

Мотор *AJ16*, последняя рядная «шестерка» *Jaguar*, уже опробованная на *XJS*, является образцом технической утонченности, каким наверное, и должен быть. Получивший, по сравнению с *AJ6*, новую головку цилиндров, переработанные распредвалы, повышенную степень компрессии, полностью алюминиевый *AJ16* хорошо выглядит, как на чертежной доске, так и под капотом. А еще он замечательно звучит: ровное тихое урчание на холостых, сдержанный джентльменский рык на средних оборотах, и мрачный, но не бьющий или чрезмерно механический рев после 4500 об./мин.

Разгон происходит мощно и стремительно, переключения автоматической трансмиссии совершенно не ощутимы, малейшие рывки отсутствуют. В салоне практически не чувствуются качка, шум, вибрация. Традиционная, отлично просчитанная подвеска, «ковер-самолет», способствует не только комфорту, но и устойчивости на дороге. У *XJ6* нет системы ограничения тяги, стандартом являлся не отключаемый дифференциал повышенного трения, перераспределяющий при необходимости крутящий момент между задними колесами и, возможно, этого вполне достаточно. Машина идет без намека на занос, не требуя торможения перед поворотом. Реакции реечного рулевого управления сильно отличаются от *XJ40*, руль острый и чувствительный. Правда, есть мнение, что руль все-таки чуть более легкий, чем хотелось бы активным европейским водителям, хотя он и становится ощутимо тяжелее в поворотах.

Технические характеристики:

Длина 5024 мм, ширина 2074 мм (включая зеркала, без них 1800 мм), высота 1315 мм (для некоторых рынков высота 1380 мм), база 2870 мм, дорожный просвет 116 мм , объем багажника 410 л, топливный бак вмещает 81 л.

Мотор *AJ16*, расположенные в ряд шесть цилиндров, 24 клапана, два верхних распредвала, электронный впрыск *Lucas*, рабочий объем 3980 куб.см. Двигатель выдает мощность 241 л.с. при 4800 об./мин., максимальный крутящий момент составляет 375 Нм при 4000 об./мин. Другая версия с редуцированным до 3239 куб.см рабочим объемом цилиндров достигает максимальной мощности 211 л.с. при 5100 об./мин. и пика крутящего момента 301 Нм при 4500 об./мин. Все автомобили с катализатором.

Привод задний, трансмиссия автоматическая четырехскоростная *ZF* (в комплектации с двигателем объемом 4,0 литра это была электронная трансмиссия), или ручная пятискоростная *Getrag*. Размер покрышек *225/60 ZR 16*, тормоза дисковые, вентилируемые *ITT Automotive* с гидроусилителем, антиблокировочная система. Гидроусилитель руля *ZF*, число полных оборотов 2,8, диаметр разворота автомобиля 12,1 м, коэффициент динамического сопротивления 0,37. Рулевая колонка регулируемая (для версии *XJ6 3,2* в ручную, для *Sovereign*, *Daimler Six* – электропривод). Для водителя и переднего пассажира установлены воздушные подушки безопасности *SRS*.

Подвеска полностью независимая, многорычажная спереди и сзади. Несущий четырехдверный кузов типа монокок, с зонами абсорбции энергии. Вес 1800 кг.

RCforum.ru

RCforum.ru

Оборудование:

XJ6: электропривод окон, зеркал и антенны, обогрев стекол, омыватель лобового стекла и передних фар, аудиосистема с восьмью колонками, центральный замок, дистанционное управление замком багажника и бензобака, сиденье водителя с электрорегулировками, велюровый салон (с кожаными боковинами сидений), отделанная деревом приборная панель, борткомпьютер, иммобилайзер. Внешне *XJ6* можно отличить по сочетанию хромированной окантовки окон и черных стоек.

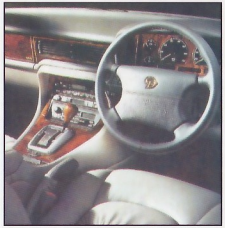
Sovereign: комплектация *XJ6* плюс алюминиевые колеса, крюйс-контроль, кондиционер *NipponDenso*, кожаный салон, передние сиденья с электрорегулировками, с памятью на три позиции для сидений и для наружных зеркал, электропривод рулевой колонки, обогрев зеркал. У этой модели не только окантовка окон, но и стойки хромированные.

Daimler Six: как у *Sovereign* плюс проигрыватель *CD Harman Kardon*, климат-контроль, руль из ценного дерева, столы для пикника в спинках передних сидений, управление электроприводами сидений и окон, лампы для чтения для задних пассажиров, салон выполнен из кожи особо высокого качества. Для улучшения звукоизоляции толщина боковых стекол повышена с 4 до 5 мм. Окантовка окон, стойки и наружные зеркала хромированные.

Динамические характеристики: мотор 3,2 литра, трансмиссия пятискоростная ручная, скорость максимальная до 222 км/час, время разгона до скорости 100 км/час составляет 8,4 секунды. Расход топлива от 8,0 до 16,1 л на 100 км пробега. С тем же двигателем и автоматической трансмиссией максимальная скорость 223 км/час, разгон до 100 км/час требует 9,4 секунды, расход топлива может колебаться в пределах 8,4 – 15,0 л на 100 км.

Версия с мотором 4,0 литра и ручной трансмиссией: максимальная скорость 230 км/час, время разгона до скорости 100 км/час 7,4 секунды, расход топлива от 8,3 до 16,2 л на 100 км пробега. С электронной автоматической трансмиссией максимальная скорость такая же, разгон до 100 км/час занимает 8,2 секунды, расход топлива от 7,7 до 14,3 л на 100 км.

XJ6 выпускался в нескольких комплектациях, например *Sport*, с относительно жесткой подвеской, повторяющей конструкцию спортивной модели *XJR*. Применяемая на версиях *Sovereign* подвеска называлась *Touring*, именно ее комфорт считают оптимальным для ежедневных поездок. Стандартная подвеска принадлежала варианту *Executive*, а наиболее мягкая, соответственно, *Daimler Six*. От покупателей требовалось уплатить за *XJ6* от $2000 фунтов в Великобритании и от 54000 долларов в США, в Германии цена начиналась от 89000 марок.



RCforum.ru

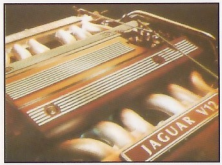
Как уже отмечалось, *Jaguar* с заводским индексом *X300* пользуется большим уважением среди специалистов, потому что это очень качественный автомобиль, за которым до сих пор не замечены какие-то типичные проблемы. Кузов, например, сохраняется очень хорошо.

Многие считают эту машину последним честным, настоящим «ягуаром», в нем еще нет ни одного элемента автомобилей *Ford*, зато использованы самые современные технологии. Мотор *AJ16*, несомненно, является одним из лучших рядных шестицилиндровых двигателей, сравниться с которым могут только моторы *BMW* или *Lexus*. Возможно, первый чуть отзывчивее, а второй может раскручиваться до более высоких оборотов, но ничто не сравнимо по звуку с твидовым голосом члена гольф клуба – *AJ16*. К сожалению, все хорошее имеет свойство когда-нибудь заканчиваться, и этот мотор в мае 1997 года был заменен на более современный, технологичный, экологически чистый V8, который к тому же очень нравится американцам.

Что же касается недостатков последнего *XJ6*, то, как это часто бывает, они вытекают из его достоинств: автомобиль ценится и довольно дорог, на рынке подержанных машин как в Европе, так и в Северной Америке. Особенно контрастной может быть стоимость *XJ6* осени 1994 года и *XJ6* (*XJ40*) 1993 года... Но и здесь есть свои нюансы, ручная трансмиссия, отсутствие кондиционера и салон из велюра – факторы, позволяющие снижать цену. Кроме того, на рынке «ягуаров» особенно большое значение имеет цвет: в 1994-95 годах короткое время был в моде бирюзовый металлик, впоследствии замененный в программе аквамарином. Цвет бирюзы, мало того, что позволяет безошибочно и сразу распознавать машины ранних выпусков, но еще и производит на многих впечатление слишком вызывающего для консервативного автомобиля. Так что бирюзовый «ягуар» с ручной трансмиссией можно приобрести со значительной скидкой. Другим непопулярным цветом оказался белый. Но вот желающим купить *Sovereign* цвета *british racing green* с небольшим пробегом придется раскошелиться... Да и в обслуживании *XJ6* – это по-прежнему *Jaguar*, что означает солидные счета. Зато он ломается куда реже предшественника. На рубеже веков это самое лучшее приобретение среди *pre-owned* автомобилей марки.

Jaguar XJ12 (X300)

Автомобиль объединил двигатель V12 с остальной механикой от *X300*. Габариты ничем не отличаются от *XJ6*, а мотор – заслуженный 24-клапанник с одним распредвалом и электронным впрыском. Рабочий объем цилиндров 5993 куб.см, выходная мощность 311 л.с. при 5350 об./мин., максимальный крутящий момент 475 Нм при 2850 об./мин. В качестве трансмиссии использовалась автоматическая коробка с электронным управлением *GM 4L80*.



RCforum.ru

RCforum.ru

Подвеска предлагалась как несколько более жесткая для *XJ12*, так и саморегулирующаяся, мягкая для версии *Daimler Double Six*. Размер покрышек чуть отличался, *225/55 ZR16*. Стандартной стала система контроля тяги. Вес 1975 кг.

Оборудование *XJ12* соответствовало версии *Sovereign*, только хромированную центральную стойку украшал неброский лейбл V12. Вариант *Daimler Double Six* был самым укомплектованным среди моделей фирмы, даже по сравнению со своим шестицилиндровым собратом – в частности, задние сиденья имели электропривод регулировок.

Максимальная скорость *XJ12* составляла 250 км/час, время разгона до скорости 100 км/час – 7,2 секунды, расход топлива колебался от 10,8 до 21,5 л на 100 км пробега.

Покупатели должны были заплатить за этот автомобиль 78000 долларов в США и от 54000 фунтов в Соединенном Королевстве. А за *Daimler Double Six* – от 66000 фунтов... На рынке подержанных машин *XJ12* встречается редко, причем его стоимость не будет настолько сильно отличаться от *XJ6*, как разнились цены новых автомобилей, потому что затраты на страховки и обслуживание доступны очень немногим даже среди владельцев *Jaguar*. В производственной программе *XJ12* и *Daimler Double Six* продержались только два года.

В августе 1995 года покупателям предложили версию с удлиненной на 115мм базой, что позволило увеличить пространство для задних пассажиров. С этого момента все автомобили *Daimler* стали длиннобазными, а для остальных моделей подобный кузов оказался опцией за 2700 фунтов. Внешне такие машины отличаются некоторым визуальным дисбалансом, вызванным разной длиной передних и задних окон и дверей, однако многим владельцам, предпочитающим быть пассажирами, цена 700 фунтов за каждый дополнительный дюйм длины показалась вполне разумной...

В 1996 году, в ознаменование столетнего юбилея «королевской» марки *Daimler* выпустили ограниченную серию автомобилей *Daimler Century*, окрашенных в специальный черный цвет и обладавших самым полным оснащением. Цена двенадцатицилиндровой модели составляла 77000 фунтов, еще на 11000 выше, чем «простого» *Daimler Double Six*...

RCforum.ru

Jaguar XJR

Зато в случае с этой моделью ни о каких длиннобазных версиях и столиках для пикников речь не заходила. Инженеры Тревор Крисп и Рон Ли создали первый серийный двигатель *Jaguar*, обладающий механическим нагнетателем. Выбор компрессорного (*supercharged*) мотора был обусловлен лучшей отзывчивостью к акселерации, начиная с низких оборотов, и отсутствием ощутимых провалов и запаздываний, свойственных турбодвигателям.

Технические характеристики: мотор алюминиевая «шестерка» *AJ16* с четырьмя клапанами на цилиндр и двумя распредвалами, с электронным впрыском и управлением *Lucas*, механический компрессор *Eaton M90*, рабочий объем 3980 куб.см., максимальная мощность 326 л.с. при 5000 об./мин., максимальный крутящий момент 512 Нм при 3050 об./мин.

Привод задний, трансмиссия механическая пятискоростная *Getrag* или автоматическая электронная четырехскоростная *GM 4L80*. Подвеска спортивная, наиболее жесткая среди всех моделей *XJ*, покрышки *255/45 ZR17*. Рулевое управление *ZF Servotronic* с гидроусилителем, 2,8 полных оборота, диаметр разворота 12,1 м. Тормоза дисковые вентилируемые для четырех колес, система АБС, гидроусилитель. Система контроля тягового усилия, дифференциал противоскольжения, подушки безопасности для водителя и переднего пассажира. Вес 1870 кг.

Габариты *X300* не подверглись изменениям, однако высота автомобиля из-за спортивной подвески составила всего 1307 мм. Во внешней отделке хром почти полностью исчез, центральную черную стойку украсил небольшой лейбл *XJR*, обрамление сетчатой решетки радиатора выполнено в цвет кузова.

Оборудование: уровень комплектации между *Sovereign* и *XJ6*, плюс кондиционер, спортивные сиденья из кожи, отделка интерьера и руль из клена, очень темного, почти черного цвета – в отличие от привычного ореха. Однако люк, крюйс-контроль, электропривод сидений и даже традиционный набор инструментов требовали дополнительной оплаты.

RCforum.ru

Максимальная скорость 250 км/час (ограниченная электроникой), время разгона до 100 км/час 6,3 секунды для версий с ручной трансмиссией, 7,0 секунды для машин с автоматической коробкой. Расход топлива от 8,6 до 16,7 л на 100 км.

Цена нового автомобиля в США была 66000 долларов, в Британии от 45000 фунтов.

Эта четырехместная машина не совпадает с распространенным представлением о «ягуаре» как автомобильном эквиваленте типичной британской гостиной в викторианском стиле, с мягкими диванами, камином и чаем на серебряном подносе, и дело даже не в отсутствии камина. Просто поведение *XJR* явно спортивное, обусловленное жесткой, прекрасно рассчитанной подвеской, низкопрофильными шинами и скоростью гоночного болида. Это довольно свирепый «ягуар». Машина оказалась настолько удачной, что спрос на *XJR* намного превзошел предварительные расчеты специалистов *Jaguar Cars*.

Но зато теперь приобрести *pre-owned XJR* не так уж трудно. Общим моментом с *XJ6* является цветовая гамма, злополучный бирюзовый металлик был очень распространен. Необходимо учитывать, что *XJR* покупали, чтобы получать удовольствие, и поэтому у автомобилей данной версии обычно немаленький пробег. Однако это не должно служить препятствием при наличии полной сервисной истории, подтверждающей регулярное обслуживание у официальных дилеров *Jaguar Cars*. Впрочем, некоторые усиленно эксплуатировавшиеся экземпляры иногда могут продемонстрировать перегрев двигателя. Обслуживание *XJR* дороже, чем *XJ6*, после пробега 30000 миль потребуется заплатить 600 фунтов – порядка 1000 долларов. Понятно, что компрессор никак не способствует экономии топлива, совсем наоборот. Но все относительно, и содержание *XJR* гораздо менее обременительно для кошелька, чем владение *XJ12*.

С первого января 1995 года вступила в силу новая глобальная программа развития модельного ряда *Ford Motor Co*, в которую инвестировано свыше пяти миллиардов долларов. Больше не существует отдельных программ для разных регионов, разработка новых автомобилей сконцентрирована в пяти программных центрах, персонал одного из которых, в Дирборне, штат Мичиган, ответственен за самые дорогие, большие и комфортабельные модели. Это означает для *Jaguar* углубленный уровень внедрения технологий *Ford*, более зависимое положение конструкторов из Уитли, необходимость для каждого нового *Jaguar* делить платформу минимум с одним из автомобилей *Ford*, *Mercury* или *Lincoln*, а также *Aston Martin*, *Mazda* или *Volvo*...

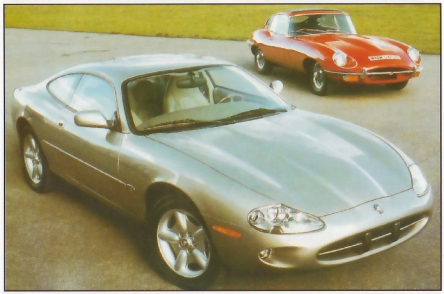
В марте 1996 года на женевском автосалоне перед широкой публикой впервые предстал *Jaguar XK8*, сменивший ветерана и долгожителя *XJS*. Новый мотор *AJ26*, первый в истории автомобилей компании V8, созданный как для *XK8*, так и для салунов *XJ*, обладает прекрасными характеристиками и множеством очевидных достоинств, к числу которых многие знатоки, особенно настоящие ревнители марки, не могут в полной мере отнести характер звучания. Этот мотор производится на заводе *Ford* в Бридженте, Уэльс. С мая 1997 года, когда остановили выпуск *XJ6* и *XJ12*, здесь сосредоточилось производство двигателей для *Jaguar*, на старейшем заводе Рэдфорд теперь делают элементы подвесок. Утверждают, что качество новых компонентов

RCforum.ru

выросло, а затраты на их изготовление снизились на пятнадцать процентов. Прессовый цех на Браунс Лейн был закрыт в конце 1994 года, после окончания выпуска *XJS* такая же судьба постигла небольшое производство в Телфорд. Кузова для *XJ8* и *XK8* штампуют на заводе *Ford* в Хэйлвуде. Собственно, и сборку нового купе *XK8* руководство *Ford Motor Co* собиралось разместить на своей фабрике в Азамбужа, недалеко от Лиссабона, однако благодаря гранту в 9,5 млн. фунтов стерлингов, выделенному консервативным правительством, сохранилась возможность покупать купе «самой британской марки», действительно собранные в Ковентри.

Jaguar XK8

Точно так же, как ровно 35 лет назад купе *E-type* продемонстрировали в Женеве, а родстер через пару недель в Нью-Йорке, теперь был обставлен дебют *XK8*, причем в театрализованных шоу приняли участие экземпляры *E-type*. Хотя *XK8*, безусловно, обладает более спортивным характером по сравнению с *XJS*, все же новая машина принадлежит к классу «гран туризмо». Иными словами, прямыми конкурентами *XK8* являются не столько *Porsche 911*, сколько *Mercedes-Benz SL* и *BMW* серии 8. В свое время *E-type* мог почти на равных сражаться с *Ferrari*, а вот его наследник *XK8* крупнее, тяжелее, и соответственно, сдержаннее и спокойнее.



Основным приоритетом дизайнеров Джеффа Лоусона и Фергюса Поллока было стремление придать новой машине внешность, обладающую фамильным сходством с *E-type*, *XJ220* и *XJ13*. В результате получился обтекаемый элегантный автомобиль, в духе марки *Jaguar*, с ощутимым присутствием родословной, но все же не ретро. В дизайне интерьера применена архитектура приборной панели *E-type* с утопленными циферблатами приборов, но, если в шестидесятые годы в основном присутствовал алюминий, то в данном случае приборная доска – действительно доска из полированного клена. Искусное использование превосходно выделанной кожи *Connolly* создает неповторимую атмосферу скорее роскоши, чем просто комфорта. Правда, салон опять имеет компоновку 2+2, и задние сиденья, пусть чуть большие, чем в *XJS*, по-прежнему предназначены только для детей, причем ни в коем случае не акселератов...

История создания *XK8* началась в марте 1992 года, когда руководство *Ford Motor Co* одобрило полномасштабные макеты, как купе, так и конвертибла. С того момента и было решено, что новая машина по виду будет скорее эволюционной, чем вызывающе авангардной. В качестве отправных точек проекта *X100*, которым руководил Боб Довер, явился не только *E-type* сэра Уильяма Лайонса и Малколма Сойера, но и прототипы *F-type*, закрытой разработки, а также построенный ателье *Pininfarina* в 1978 году выставочный экземпляр *XJS Spider*.

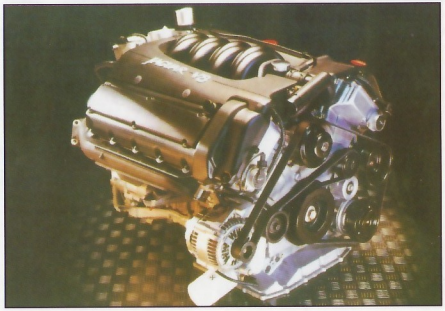
RCforum.ru

RCforum.ru

Надо заметить, что дизайн *XK8* вызвал немало критики, причем основную претензию можно сформулировать так: почему *XK8* не представляет собой нечто совершенно из ряда вон выходящее, как это было с *E-type*? В принципе, планка требований к внешности автомобилей *Jaguar* поднята настолько высоко, что, скорее всего, просто невозможно, сохраняя фамильный стиль марки, выйти на какой-то совсем новый уровень. С другой стороны, во времена сэра Уильяма Лайонса это удавалось, и не раз. Возможно, просто среди нынешнего поколения стилистов, и не только британских, стало меньше гениев. Впрочем, облик «родственного» *Aston Martin DB7* Йена Каллэма многие признают почти безупречным, и этот факт трудно игнорировать.

Зато конструкция *XK8* оказалась намного более искусной по сравнению с *DB7*. Механика основана на предшествующей модели, *XJS*, но все структуры несущего кузова и панели совершенно новые. Передняя подвеска модифицированная двухрычажная с *XJS*, а задняя – адаптированный вариант с автомобилей серии *X300*. Разработкой подвески руководил инженер Майк Кросс, бывший автогонщик, подававший в свое время большие надежды. Его опыт позволял лично заниматься доводкой шасси на гоночном треке.

Изначально *XK8* рассчитан на использование только нового мотора V8, более короткого, чем V12 или линейная «шестерка» предшественника, поэтому лобовое стекло расположили под очень острым углом, чтобы капот, укороченный на 150 мм, выглядел попрежнему длинным, отвечая стилю *Jaguar*. Что ж, машина имеет действительно здоровое сердце, которым Боб Довер и главный инженер Тревор Крисп вправе гордиться. Новый V-образный восьмицилиндровый *AJ26* развивает мощность 290 л.с. и обладает максимальным крутящим моментом 390 Нм, величина которого



RCforum.ru

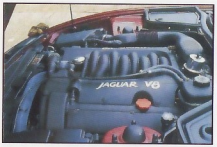
никогда не падает ниже 80 процентов от верхнего значения в диапазоне оборотов от 1400 до 6400. Мотор получился небольшого веса, с чистым холодным стартом и уровнем эмиссии, отвечающим самым строгим калифорнийским нормам, а также легкий в обслуживании, во всяком случае, требующий меньше сервисных затрат, чем любой другой V8 в секторе престижных автомобилей. Этот двигатель агрегатирован с новейшей пятискоростной автоматической коробкой передач *ZF*, управляемой микропроцессором. Трансмиссия не только может функционировать в двух режимах, «спортивном» и «нормальном», но также позволяет водителю самостоятельно управлять переключением передач. Четырехканальная АБС и система ограничения тягового усилия, *traction control*, являются стандартом.

Технические характеристики:

Длина 4760 мм, ширина 1829 мм, колесная база 2588 мм, высота 1295 мм (у открытой версии 1306 мм), багажник объемом 330 л (у конвертибл – 307 л), вместимость топливного бака 75 л.

Мотор: полностью алюминиевый V8, четыре распредвала, 32 клапана, многоточечный электронный впрыск и блок управления – два микропроцессора *NipponDenso* по 16 бит, изменяемые фазы впуска, рабочий объем цилиндров 3996 куб.см., максимальная мощность 290 л.с. при 6100 об./мин., максимальный крутящий момент 390 Нм при 4250 об./мин., трехканальный катализатор.

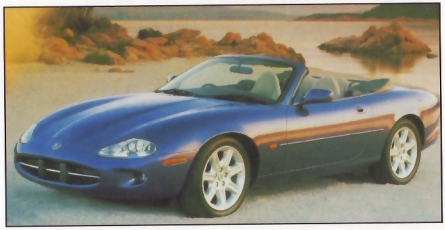
Привод задний, трансмиссия пятискоростная автоматическая *ZF* с электронным управлением, дифференциал противоскольжения, система контроля тягового усилия, коэффициент динамического сопротивления 0,35, размер покрышек *245/50 ZR17*, рулевое управление с гидроусилителем *ZF Servotronic*, число полных оборотов руля 2,8, диаметр разворота 11,5 м, рулевая колонка регулируемая, тормоза дисковые вентилируемые с гидроусилителем, АБС, две воздушных подушки безопасности *SRS* для водителя и переднего пассажира.



Подвеска полностью независимая спереди и сзади, кузов типа монокок, с зонами поглощения энергии, вес 1615 кг (купе) или 1705 кг (конвертибл).

Стандартное оборудование: электронный климат-контроль, аудиосистема, кожаный руль и сиденья, водительское с электрорегулировками, приборная доска и отделка салона из клена, бортовой компьютер, противотуманные фары, электропривод окон и наружных зеркал, зеркала с обогревом, внутреннее электрохромированное, затемняющееся, иммобилайзер.

RCforum.ru



Опции: улучшенная отделка салона *Classic* или *Sport*, сиденья с электронной памятью на три позиции, набор для холодного климата (подогрев сидений, подогрев лобового стекла, омыватель фар), телефон *GSM*, проигрыватель *CD*, электронная адаптивная подвеска, 18-дюймовые колеса, крюйс-контроль, подстаканники. Для *XK8* предусмотрено 11 вариантов окраски.

Динамические показатели: максимальная скорость (ограниченная электроникой) 250 км/час, время разгона до 100 км/час составляет 6,7 секунды (для открытой версии – 7,0 секунд). Расход топлива от 9,9 до 18,3 л на 100 км пробега.

В качестве опции предлагается компьютерная активная система управления подвески, *CATS (Computer Active Technology Suspension)* предусматривающая использование 18-дюймовых колес, более низкопрофильных покрышек и, главное, амортизаторов *Bilstein*, управляемых электронным процессором. Эта система может менять жесткость амортизаторов на крутых виражах и сразу после прохождения неровностей дорожного покрытия, чтобы погасить возникающие колебания кузова.

Легкий руль прогрессивен и точен, но некоторые европейские эксперты критически отнеслись к уровню его информативности. Тем не менее управляемость *XK8* оценивается очень высоко. Машина великолепно держит дорогу, чему способствует, особенно в дождливую погоду, система контроля тягового усилия. Причем работа этой системы и крюйс-контроля учитывается блоком управления трансмиссией, так же, как угол наклона дорожного полотна и перепады температур, с тем, чтобы избежать рывков при переключении передач.

Хорошее сцепление с дорогой, чуткий руль, великолепная умная трансмиссия, мощный мотор, звук которого можно уподобить уверенному и невозмутимому рокоту, изысканный интерьер – все это вместе взятое обеспечивают *XK8*, начиная с осени 1996 года, устойчивый спрос на уровне порядка 10000 экземпляров в год, и это несмотря на солидную цену... Пожалуй, в отношении цены новая машина совершенно не похожа на *E-type*, удивлявший своей невысокой стоимостью. Но здесь уместно вспомнить, что любой *Ferrari* или *Aston Martin* обойдется вдвое дороже, так что весь вопрос, с чем сравнивать. И прямой конкурент, *Mercedes SL* с мотором V6 стоит на 10 процентов выше, а с двигателем V8 – почти на треть, и кроме того, у открытого *Jaguar* в автоматический верх интегрировано обогреваемое заднее стекло, а не пластик, как у немецких соперников. Если остановиться подробнее на ценах, то в Соединенном Королевстве *XK8* стоит от 50000 фунтов в версии купе и от 57000 фунтов как конвертибл, в США это, соответственно, 65000 и 75000 долларов, в Германии 112000 и 130000 марок...

RCforum.ru

Итак, в 1997 году произошло то, что уже давно должно было случиться – автомобили *Jaguar* перестали комплектоваться традиционными рядными «шестерками», ставшими за без малого полвека квинтэссенцией духа марки. «Ягуары» действительно нуждались в новой силовой установке. С одной стороны, *AJ16*, ведущий историю от мотора *AJ6* с 1983 года, уже не вполне отвечал все более и более ужесточающимся экологическим требованиям. С другой – немецкие конкуренты предлагали покупателю как шести-, так и восьмицилиндровые агрегаты. Наконец, в Америке двигатели V6 устанавливаются на многие средние, заурядные машины. Пускай это совсем другая конфигурация, но подавляющее большинство потенциальных клиентов обращают внимание главным образом на число цилиндров.

Главный инженер компании Тревор Крисп убеждал публику в ошибочности точки зрения, что даже мастерски сконструированный V8 не сможет достичь уровня сбалансированности и технической утонченности рядной «шестерки». Правда, он сам делал оговорки, что хотя новый *AJ26* замечательный во всех отношениях мотор, но это относится к версии с рабочим объемом 4,0 литра, а что касается менее дорогого варианта, объемом 3,2 литра, то его отзывчивость и, что немаловажно, звучание, особенно при высоких оборотах, адекватны, но не более того. Некоторые критики, нисколько не оспаривая мнение о техническом совершенстве *AJ26*, замечали, что с этим двигателем машина как бы не очень «ягуар». Но для новых покупателей подобная полемика не могла иметь большого значения.

Jaguar XJ8 (X308)

Автомобиль, находящийся в производстве по сей день, известен под заводским индексом *X308*. Он выпускается с середины 1997 года и внешне почти не отличается от *XJ6*: председатель совета директоров *Jaguar Cars* Ник Шил объяснял, что дизайн модели *X300*, которую изготавливали всего менее трех лет, признавался настолько удачным, что подвергать его значительным изменениям просто было бы неразумным. Но все-таки посвященный наблюдатель сможет заметить разницу: поменьше стало хрома на бамперах, более закругленным стало обрамление решетки радиатора, получившей новый рисунок, а указатели поворотов теперь не прямоугольные, а овальные. Гораздо больше новшеств скрыто от глаз: кроме двигателя, опробованного на *XK8* (*Jaguar Cars* традиционно начинает использовать новый мотор в первую очередь на спортив-

RCforum.ru

ных машинах, с меньшим объемом выпуска), *XJ8* получил и передовую электронную автоматическую трансмиссию *ZF* – ручная больше не предлагается, даже как опция; новейшее рулевое управление *ZF Servotronic*, переднюю подвеску, также повторяющую конструкцию *XK8*, переработанный комплекс электроники и более мощные тормоза.

Дизайн кабины повторяет тему *XK8*, тогда как салон предшествующей модели, хотя и очень комфортабельный, был выдержан в несколько угловатом стиле *XJ40*. Как и на купе, приборная доска из ореха или клена тянется во всю ширину салона, исчез короткий козырек над циферблатами основных приборов, обводы центральной консоли стали более округлыми. Кожаная отделка интерьера теперь еще богаче, а затраты дерева ценных пород можно исчислять в кубометрах.

Технические характеристики:

Длина 5024 мм, ширина 2074 мм (исключая внешние зеркала – 1800 мм), высота 1314 мм, база 2870 мм, дорожный просвет 117 мм, объем багажника 410 л, топливный бак вмещает 81 л.

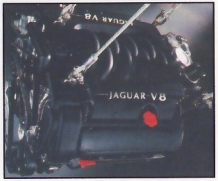
Моторы: полностью алюминиевый V8, четыре распредвала, 32 клапана, изменяемые фазы впуска, многоточечный электронный впрыск и микропроцессорный блок управления *NipponDenso*. Рабочий объем цилиндров 3996 куб.см, выходная мощность 290 л.с. при 6100 об./мин., максимальный крутящий момент 390 Нм при 4250 об./мин., катализатор. Для базовых версий *XJ8* предлагается уменьшенная и несколько упрощенная версия этой силовой установки, лишенная регулирования процессом газораспределения. Этот двигатель имеет рабочий объем 3248 куб.см, выходную мощность 240 л.с. при 6350 об./мин. и наибольший крутящий момент 316 Нм при 4350 об./мин..

Привод задний, трансмиссия электронная автоматическая пятискоростная *ZF*, размер покрышек *225/60 ZR 16*. Тормоза дисковые, вентилируемые *ITT Automotive* с гидроусилителем, АБС. Система рулевого управления *ZF Servotronic*, число полных оборотов 2,8; диаметр разворота 12,1 м. Рулевая колонка регулируемая, для версий *Sovereign* и *Daimler* с электроприводом. Устройство контроля динамической стабильности. Система контроля тягового усилия (опция для моделей с мотором 3,2 литра). Коэффициент сопротивления воздуха 0,37. Головные фары, автоматически включающиеся при плохой видимости. Для водителя и переднего пассажира устанавливаются две фронтальных и две боковых воздушных подушки безопасности *SRS*.

Подвеска полностью независимая спереди и сзади, многорычажная. Стандартная подвеска *Touring* для моделей *XJ8*, *XJ8 Executive*, *Sovereign*, *Daimler*. Подвеска повышенной жесткости для модели *XJ8 Sport*. Несущий четырехдверный кузов типа монокок с зонами поглощения энергии. Вес *XJ8* 1710 кг, *Daimler* – 1735 кг.

Комплектация:

XJ8: электропривод окон, зеркал и антенны, обогрев окон, омыватель лобового стекла и передних фар, центральный замок, дистанционное управление замком багажника и бензобака, элект-



RCforum.ru

ронный климат-контроль, борткомпьютер, аудиосистема с регулировками, вынесенными на руль, восемь колонок, сиденье водителя с электрорегулировкой, комбинированная обивка дверей и сидений из ткани и кожи, отделанная деревом приборная панель, обшитый кожей руль, кодированный ключ зажигания, иммобилайзер, сигнализация с дистанционным управлением.

XJ8 Executive: то же, увеличение количества хромированных деталей внешней отделки, устройство управления замками и стеклоподъемниками с водительского места, кожаная обивка сидений и дверей.

XJ8 Sport: то же, но более жесткая подвеска, внутренняя отделка темных тонов, приборная панель из клена.

XJ8 Sovereign: оборудование версии *Executive* плюс крюйс-контроль, обогрев внешних зеркал, сиденья водителя и переднего пассажира с электрорегулировками, устройство памяти на три позиции для положений водительского сиденья, рулевой колонки и зеркал; выдвижная штора для заднего стекла, салон из перфорированной кожи ручной выделки, покрытие пола из высококачественной шерсти.

Daimler V8: комплектация модели *Sovereign* плюс обогрев лобового стекла, устройство управления уровнем подвески, окраска металлик, аудиосистема *Harman Kardon*, столики для пикников в спинках передних сидений, электрорегулировки всех сидений, лампы для чтения для пассажиров, подогрев сидений, стальной люк с электроприводом.

Все автомобили *Daimler* и подавляющее большинство *Sovereign* выпускаются с удлиненной на 125 мм колесной базой и увеличенной на 20 мм высотой кузова, что повышает комфорт задних пассажиров. Для *XJ8* предусмотрено шесть вариантов окраски, а для *Sovereign* и *Daimler* – по четырнадцать. Стоимость *XJ8 Sport* начинается от 35000 фунтов, *Sovereign* от 45200 фунтов, а *Daimler* от 53200 фунтов.

Динамические показатели: с двигателем 3,2 литра автомобиль развивает максимальную скорость 224 км/час, время разгона до 100 км/час составляет 8,5 секунды. С мотором 4,0 литра максимальная скорость 240 км/час, разгон до 100 км/час – 7,3 секунды. Расход топлива от 9,0 до 17,1 л на 100 км пробега.

Ходовые качества *XJ* стали выше, новый двигатель и трансмиссия позволяют достигать не только стремительного разгона, но и эффективнее осуществлять торможение двигателем. Возросла способность к быстрому маневрированию, причем с 1999 года фирма *ZF* поставляет рулевое управление с повышенной отзывчивостью к изменению скорости, *Servotronic II*.

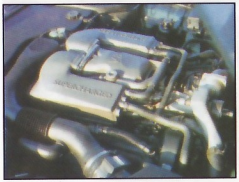
Таким образом, в новой модели *Jaguar* сохранил консервативный облик, в стиле решений тридцатилетней давности, однако на фоне безликих образцов компьютерного дизайна классический вид является скорее преимуществом, чем анахронизмом, а рост

RCforum.ru

количества продаж свидетельствует, что все больше покупателей склонны обратиться не к холодной солидности немецких автомобилей, а к более эмоциональному старомодному шарму, присущему «ягуарам».

Jaguar XJR & Daimler Super V8

Для нового флагмана *Jaguar* мощности *AJ26* было недостаточно, и очень кстати пришелся опыт создания двигателей с механическим нагнетателем *(supercharged)*, так успешно примененных на *XJR* серии *X300*. Естественно, теперь отправной точкой стал новый V8, и после операции по «вживлению» компрессора *Eaton M112* получилась силовая установка колоссальной мощности, 370 л.с. при 6150 об./мин., с пиком крутящего момента 522 Нм при 3600 об./мин. Степень компрессии по сравнению со стандартным *AJ26* была уменьшена на десять процентов, от изменяемых фаз впуска отказались, как от ненужных на двигателе с наддувом.



Новый двигатель агрегатирован с автоматической коробкой производства *Mercedes-Benz*, потому что стандартная *ZF* не справлялась с передачей такого огромного крутящего момента; электронная трансмиссия *Mercedes-Benz* прекрасно подошла к компрессорному мотору, они взаимодействуют выше всяких похвал, причем рычаг переключения передач движется по традиционной *J*-кулисе. С механической коробкой *XJR* больше не предлагается.

Автомобиль снабжен автоматической адаптивной подвеской *CATS*, впервые использованной на *XK8*, и покрышками размера *255/40 ZR18*. Вес 1775 кг.

Динамические показатели: максимальная скорость, ограниченная электроникой, составляет 250 км/час, время разгона до скорости 100 км/час 5,6 секунды. Расход топлива может колебаться в пределах от 10 до 18,5 литров на 100 км пробега.

RCforum.ru

На ходу машина теперь еще лучше, чем предыдущая. В частности, новый вариант подвески, подготовленный Кроссом, позволяет проходить крутые повороты с гораздо большей степенью уверенности, и даже, несмотря на широкие низкопрофильные покрышки 18-дюймового размера и относительно жесткую подвеску, езда по-прежнему остается комфортабельной. А рулевое управление *Servotronic II*, наверное, самое позитивное и отзывчивое из всех, до сих пор устанавливавшихся на «ягуарах».

Цена нового *XJR* начинается от 51700 фунтов, причем такой суммы недостаточно, чтобы получить крюйс-контроль, подогрев сидений, электролюк, проигрыватель *CD* – все это предлагается как опции. Для *XJR* существует шесть вариантов окраски, среди которых больше нет бирюзового цвета. Можно также заказать внутреннюю деревянную отделку: некоторым не нравится почти черный клен, его можно заменить на более «классический» орех. А еще за дополнительную плату владелец имеет возможность украсить экстерьер хромированными элементами, обрамлением решетки радиатора, стойками и рамами окон – в США машина стала поставляться именно в таком виде, не совсем привычном для стиля *XJR*.

RCforum.ru

Зато вряд ли потребуется дополнительное оборудование для модели *Daimler Super V8*, предназначенной титулованным особам, мультимиллионерам и диктаторам стран третьего мира, она стоит от 64000 фунтов.

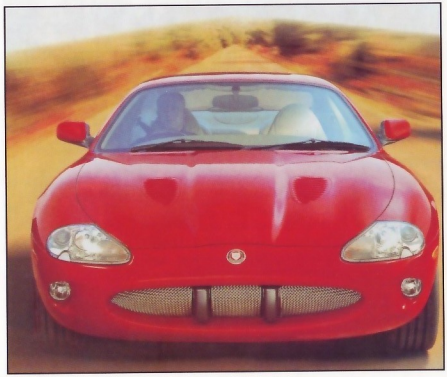
Обладая тем же двигателем с огромной мощностью и колоссальным крутящим моментом, что и *XJR*, *Daimler Super V8* отличается характером поведения. Это длиннобазная модель, несколько более тяжелая, 1815 кг, и для максимального комфорта пассажиров снабженная мягкой подвеской *touring*. С такой комплектацией, да и комплекцией, управление «даймлером» вряд ли доставит удовольствие на извилистых узких улочках и горных серпантинах, этому автомобилю место на скоростном шоссе. Впрочем, все «даймлеры» – это машины для пассажиров. Что касается динамики, то потолок скорости, ограниченный электроникой, находится на 250 км/час, а время разгона до скорости 100 км/час составляет 5,7 секунды – совсем неплохо для «люксобаржи»! Это представительский автомобиль в полном смысле слова, едва ли какая-либо машина сможет выполнять представительские функции с большим достоинством, чем *Daimler Super V8*.

Так впервые в истории *Jaguar Cars* получилось, что новая силовая установка, V8 с механическим нагнетателем, была опробована на больших салунах, а не на спортивных купе с ограниченным выпуском. Подобное положение вещей сохранялось на протяжении всего лишь одного года, и в начале мая 1998 года публика познакомилась с автомобилем *XKR*. Собственно говоря, начиная производство *XK8* с мотором *AJ26*, руководство *Jaguar Cars* планировало через два года расширить гамму. Покупателям собирались предложить не только усиленную модель, какой и стала *XKR*, но также и более скромную машину, *XK8* со вторым двигателем V8, объемом цилиндров 3,2 литра. Применение этого силового агрегата могло дать возможность установить относительно невысокую стартовую цену. Однако «младшей» модели не суждено было появиться на свет: с одной стороны, спрос на *XK8* с мотором объемом цилиндров 4,0 литра оказался выше, чем предполагалось, с другой – появились сомнения в адекватности уменьшенной версии двигателя спортивному духу *XK8*, и вскоре разговоры об этом проекте затихли. Зато хищный и стремительный *XKR*, безусловно, оказался удачей *Jaguar Cars*.

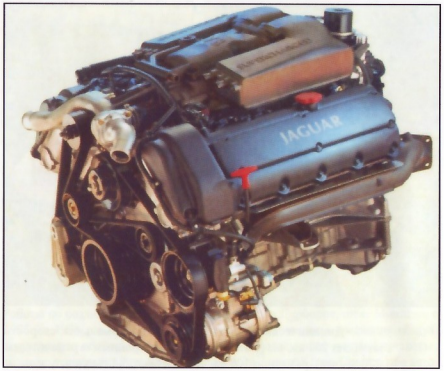
Jaguar XKR

По сравнению с *XK8* во внешности нового автомобиля появилось совсем немного отличий: решетка радиатора стала сетчатой, а входящие через нее воздушные потоки получили возможность выходить через прорези в капоте. Крышка багажника в этом варианте заканчивается небольшим интегрированным спойлером. Изменилась и эмблема – поле вокруг головы ягуара на значке *XKR* красное, в то время как для модели *XK8* оно зеленого цвета.

Двигатель *AJ26* с компрессором *Eaton M112*, развивающий мощность 370 л.с. и крутящий момент 522 Нм, был перенесен с *XJR* без всяких изменений, но это, конечно, повлекло за собой повышение веса, для купе *XKR* показатель достиг 1650 кг, для открытой версии – 1740 кг.



RCforum.ru

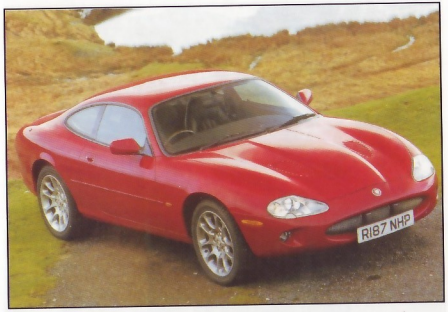


Соответственно и трансмиссия та же, что и на *XJR*, изготовленная по заказу *Jaguar Cars* фирмой *Mercedes-Benz*. Эта пятискоростная коробка передач идеально справляется с колоссальным крутящим моментом нового мотора и может работать в двух режимах, «нормальном» и «спортивном».

В качестве стандартной подвески используется уже превосходно себя зарекомендовавшая адаптивная *CATS*, кроме контроля тягового усилия появилась система, регулирующая динамическую стабильность, увеличился размер покрышек: *245/45 ZR18* спереди и *255/45 ZR18* сзади. Рулевое управление *Servotronic II*, с новой регулировкой клапанов гидроусилителя, в результате руль стал примерно на 17 процентов тяжелее и, тем самым, отзывчивее, чем у *XK8*.

RCforum.ru

Расширенный список стандартного оборудования включает комплектацию *XK8* плюс омыватели фар, крюйс-контроль, подогрев передних сидений, снабженных электрорегулировками, проигрыватель *CD*. Интерьер выполнен из кожи *Connolly*, руль и рычаг переключения передач – из полированного ореха. В качестве опций остались лишь комплект для холодного климата, устройство памяти на три положения сидений, телефон *GSM* и подстаканник, стандартный для американского рынка. Для *XKR* предлагается восемь вариантов окраски.



Динамические характеристики: максимальная скорость составляет 251 км/час (с отключенным электронным ограничителем – 270 км/час), разгон до 100 км/час занимает 5,4 секунды у купе, и 5,6 секунды у конвертибла. Расход топлива в пределах 9,6 – 18 литров на 100 км пробега.

Автомобиль идеально держит дорогу, контроль кузова превосходный, крены отсутствуют полностью, и боковые, и продольные, как в движении, так и при резком старте или торможении. Руль очень быстрый и аккуратный. По своему характеру и показателям *Jaguar XKR* находится очень близко к самым выдающимся современным представителям класса «гран туризмо», например, *Ferrari 456GT* и, если на гоночном треке может уступить *Ferrari 550 Maranello*, то более чем конкурентоспобен на дороге. При этом единственной квалификацией, необходимой для владения *XKR*, является способность клиента заплатить весьма существенную сумму, и поэтому машина создана достаточно простой в управлении и менее экстремальной чем, скажем, *Lotus Esprit*.

RCforum.ru

Несмотря на высокую цену, 60000 фунтов за купе и 67000 за конвертибл, находится немало желающих приобрести *XKR*. Годовой выпуск предусмотрен на уровне полутора тысяч в год, и новую машину необходимо ждать не менее 12 месяцев после оформления заказа.

Здесь уже упоминалось о глобальной программе *Ford Motor Co* по развитию новых моделей. Частью этой программы явился проект *DEW98*, создание общей платформы для больших заднеприводных автомобилей. Работы по созданию такой платформы велись в Дирборне, штат Мичиган, с 1995 по 1998 год. В результате появилось две машины, имеющие общую структурную основу, сходные размеры и использующие почти одинаковые силовые установки. Речь идет о *Lincoln LS* и *Jaguar S-type*. Причем оба автомобиля конструировались одновременно, а не один после другого, благодаря чему у них не только совершенно разный дизайн, но и много отличий в ходовой части.

Новый *S-type*, известный еще как проект *X200*, должен стать поворотным пунктом в развитии марки *Jaguar*. Начиная с 1994 года объем продаж «ягуаров» в мире постоянно растет, и в 1998 году был достигнут рекордный пока уровень, 50220 единиц. Вместе с тем американские хозяева считают, что рыночный потенциал марки в несколько раз выше. Такие престижные автомобили, как *Mercedes* и *BMW* ежегодно находят спрос у сотен тысяч покупателей, и в *FoMoCo* желали бы иметь сходные прибыли в этом секторе сбыта, тем более что имидж *Jaguar* является одним из самых привлекательных и, согласно маркетинговым исследованиям, есть большое количество людей, желающих приобрести автомобиль этой марки. Однако существует три основных препятствия, тесно связанных между собой: узкий модельный ряд, недостаточный выпуск и высокая цена. Поэтому и потребовался новый «ягуар», относительно небольшой и менее дорогой.

На разработку *X200 Ford Motor Co* было затрачено 700 млн. долларов, большая часть этой суммы потребовалась для реконструкции предприятия Кастл Бромвич, прославившегося во время второй мировой войны – здесь собирали знаменитые истребители *Spitfire* и бомбардировщики *Lancaster*. Завод находится в Бирмингеме, давно уже представляющим собой мегаполис, включающий Вулверхэмптон и Ковентри. Планируемый объем выпуска *S-type* в пределах 40000 – 50000 единиц в год.

Тут же, в Бирмингеме, новая машина впервые предстала перед публикой в 1998 году, на октябрьской выставке.

Jaguar S-type (X200)

Для «младшего» в модельном ряду автомобиля был необходим дизайн, отличающийся от ставших привычными мотивов первого *XJ*, с очень низким и длинным силуэтом. Стилисты фирмы Джефф Лоусон и Саймон Баттерворс в качестве отправной точки использовали облик других знаменитых «ягуаров», *Mk. II* и *S-type*.

RCforum.ru

Вообще выбор внешности для проекта *X200* был долгим и непростым процессом: в конце 1995 года создали первую версию, напоминавшую именно уменьшенный и более округлый *XJ*. От нее решили отказаться, не желая повторять типичный подход *BMW*, когда один и тот же дизайн воспроизводится в разных размерах. Вторую, как бы спортивную версию, с овальной, в стиле *XK8*, решеткой радиатора отвергли из-за слишком обычного вида, несвойственного автомобилям *Jaguar*. Профиль третьего варианта в целом понравился руководству фирмы, но линия багажника показалась очень низкой, а решение фронтальной части чересчур авангардным. Четвертая версия отличалась приемлемым передком, но была просто по-американски длинной. Наконец, пятый вариант, соединивший силуэт третьего, решетку радиатора от четвертого и совершенно новую заднюю часть, признали окончательным.

Облик новой модели выдержан в духе *Mk. II*, с классическими линиями компактных салунов прошлых лет, повторяя характерные очертания передней части и закругленный профиль. Правда, форма багажника больше перекликается с современными *XJ*. В принципе, первый *S-type*, созданный в середине шестидесятых, был в гораздо большей степени стилистическим гибридом, соединившим дизайн *Mk. II* и *Mk. X*.

Интерьер новой машины безошибочно «ягуаровский», выполненный с чувством такта в стиле ретро и напоминая, но не повторяя оформление *XJ (X308)*, а полукруглая центральная консоль абсолютно оригинальна.

Дизайн *S-type* был очень благосклонно принят прессой и публикой, автомобиль получил золотую медаль бирмингемского автосалона, хотя и не все выглядело идеально: классические линии ограничили размер багажника, что может вызвать нежелательную реакцию у американских покупателей. Чтобы компенсировать объем грузового пространства, впервые в практике *Jaguar*, задние сиденья предусмотрены складывающимися 60/40.

Для *S-type* предназначены два двигателя, первый из них, алюминиевый *AJ28* 4,0 л, производится в Бридженте, вместе с силовыми установками для *XJ8* и *XK8*. Собственно, это модификация того же самого мотора V8, с чуть-чуть редуцированной выходной

RCforum.ru

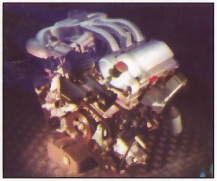
мощностью, с 290 л.с. до 281 л.с., и таким же солидным крутящим моментом, 390 Нм. Этот мотор агрегатирован с новой электронной пятискоростной коробкой передач, созданной в *Ford Motor Co* для *S-type* и *Lincoln LS*. В качестве альтернативы предложен двигатель *AJ V6* 3,0 л, он представляет собой новую, увеличенную и переработанную версию хорошо известного *Duratec V6*, и изготавливается в США, в Кливленде, вместе с моторами для *Lincoln LS*, *Mercury Cougar* и *Ford Mondeo V6*. Для трехлитровой силовой установки у *AJ V6* довольно впечатляющие данные, мощность 240 л.с. и крутящий момент, достигающий 300 Нм. Он комплектуется тем же пятиступенчатым «автоматом» либо ручной коробкой *Getrag 221*, тоже пятискоростной.

На протяжении последних тридцати лет подвески всех «ягуаров» в той или иной степени основывались на принципиальных решениях, впервые использованных на моделях *E-type* и, позже, *XJ*. Для *S-type* с помощью компьютеров была создана принципиально отличная новая алюминиевая подвеска, общая с *Lincoln LS*. Эту, по-прежнему двухрычажную конструкцию разработал инженер Пол Уокер. Работу подвески, хотя и комфортабельную, на уровне конкурентов *BMW* 5-й серии, уже не называют волшебным «ковром-самолетом», как это принято в отношении *XJ*. Как утверждает руководитель проекта *X200* Дейв Щупак, меньшая степень поглощения толчков и ударов от дорожных неровностей была предусмотрена изначально, чтобы придать поведению *S-type* более спортивный характер, чем у «старшей» модели *Jaguar*. В качестве опций предложена уже зарекомендовавшая себя электронная адаптивная подвеска *CATS*, система контроля динамической стабилизации, а *traction control*, АБС и четыре подушки безопасности являются стандартным оборудованием.

Технические характеристики:

Длина 4861 мм, ширина 2040 мм (без зеркал – 1819 мм), высота 1444 мм, колесная база 2909 мм, объем багажника 370 л, емкость топливного бака 69,5 л.

Моторы: *AJ28*, полностью алюминиевый V8, четыре распредвала, по четыре клапана на цилиндр, электронный впрыск и блок управления, изменяемые фазы газораспределения, рабочий объем 3996 куб.см, выходная мощность 281 л.с. при 6100 об./мин., пик крутящего момента 390 Нм при 4300 об./мин. Для менее дорогих версий *S-type* предлагается *AJ V6* с чугунным блоком цилиндров; 24 клапана, два распредвала, электронный впрыск и изменяемые фазы впуска. Рабочий объем цилиндров 2967 куб.см, выходная мощность 240 л.с. при 6800 об./мин., пик крутящего момента 300 Нм при 4500 об./мин. Все моторы с катализатором.



RCforum.ru

Привод задний, трансмиссия пятискоростная автоматическая *Ford* с электронным управлением или, для автомобилей с мотором V6, пятискоростная ручная *Getrag*, система контроля тягового усилия, размер покрышек *225/55 ZR16*, диаметр разворота 12,1 м, рулевое управление с гидроусилителем *ZF*, 2,6 полных оборота, изменяемое передаточное число, колонка регулируемая, тормоза дисковые, вентилируемые, с гидроусилителем, АБС, две фронтальные и две боковые подушки безопасности *SRS*.

Подвеска полностью независимая, кузов несущий типа монокок, с зонами поглощения энергии, вес 1719 кг для версии с мотором V8, 1628 кг для версии с двигателем V6.

Стандартное оборудование: противотуманные фары, дистанционное управление замками, аудиосистема, климат-контроль, складывающиеся задние сиденья, электрорегулировки передних сидений, подстаканник, электропривод окон и внешних зеркал, подогрев внешних зеркал и заднего стекла, велюровый салон, борткомпьютер, алюминиевые колеса.

Для *S-type V8* и версии *V6 Executive*: то же, плюс автоматическая трансмиссия, крюйс-контроль, люк с электроприводом, кожаный салон, руль из дерева и кожи, рулевая колонка и сиденье водителя с электронной памятью на три позиции, окраска металлик.

В качестве основных опций предлагается: навигационная система *NipponDenso*, адаптивная подвеска *CATS*, включая покрышки размера *235/50 ZR17*, контроль динамической стабилизации (только в комплекте с автоматической трансмиссией), электрохромированные зеркала, затемняющиеся автоматически, омыватель фар, комплект для холодного климата, телефон *GSM*, проигрыватель *CD*, спортивные сиденья, система контроля дистанции при парковке задним ходом.

Динамические характеристики: *S-type* с мотором V8 развивает максимальную скорость 240 км/час, время разгона до скорости 100 км/час занимает 7,1 секунды, расход бензина может колебаться от 9,5 до 16,1 л на 100 км пробега.

S-type с мотором V6 и автоматической трансмиссией: максимальная скорость 226 км/час, время разгона до 100 км/час занимает 8,5 секунды, расход горючего находится в пределах 8,5 – 14 л на 100 км пробега.

S-type с двигателем V6 и ручной коробкой передач может развить максимальную скорость 234 км/час, до 100 км/час разгоняется за 7,5 секунды, расход топлива колеблется от 8,2 до 13,9 л на 100 км пробега.

Один из постоянных поставщиков *Ford Motor Co*, американская фирма *Visteon* подготовила к дебюту *S-type* компьютерную систему управления голосом с блоком памяти на 44 команды, с дуб-

RCforum.ru

лированием на дисплее. Система управляет климатической установкой, проигрывателем *CD*, телефоном *GSM* и крюйс-контролем. Например, водитель может нажать кнопку на рулевом колесе и сказать: «скорость 120 км/час, температура двадцать градусов, позвонить домой, играть шестую дорожку *CD*...». Создатели этой системы утверждают, что она приспособлена ко всем диалектам и акцентам английского языка. Такая опция пока предусмотрена только для рынков англо-говорящих стран.

В Британии цена *S-type* начинается от 28300 фунтов, в США – от 42500 долларов.

Итак, *S-type* оказался последней моделью *Jaguar Cars* в уходящем XX веке, в течение трех четвертей которого выпускались автомобили с этим знаменитым именем. Многое изменилось с того времени, в том числе и транспортные проблемы: если в середине двадцатых люди смотрели из окон переполненных поездов на счастливых и свободных обладателей авто, то в конце столетия задыхающиеся в пробках водители задумчиво провожают взглядом сверхскоростные экспрессы. В Британии, например, за последние 25 лет сеть дорог выросла менее чем на десять процентов, с 206 тыс. миль до 226 тыс. миль, за этот период население изменилось с 54 млн. до 57 млн. человек, зато автопарк увеличился с 14 млн. до 22 млн. единиц. Автомобилей стало очень много, кое-где, быть может, действительно слишком много.

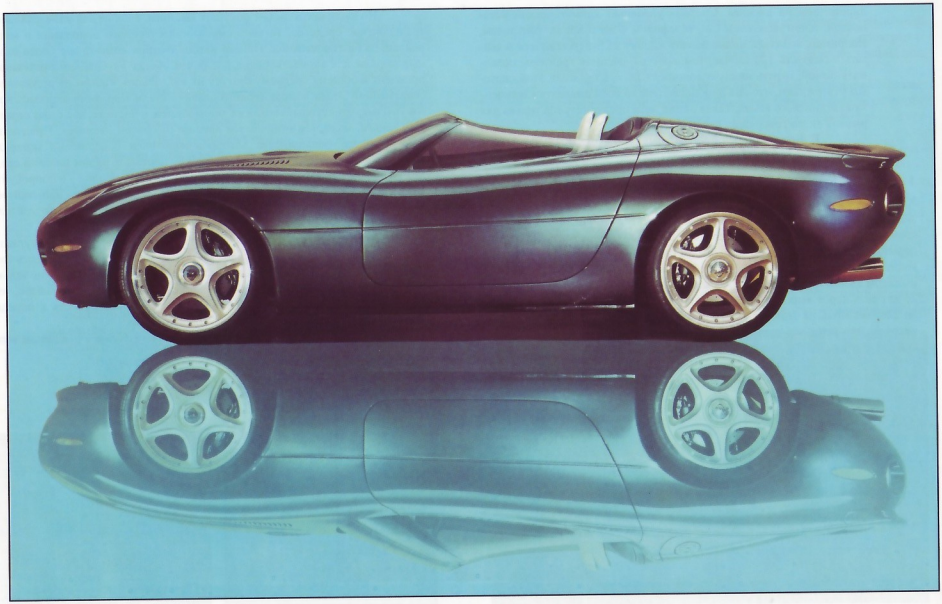
Но люди продолжают покупать машины, если не как универсальное транспортное средство, то как символ общественного положения и материального благосостояния. Однако автоиндустрия создает все более сходные модели для удовлетворения все более общих вкусов, что постепенно приводит к общему среднему статусу их владельцев. Одним из результатов современной эпохи компьютерного дизайна стали многомиллионные тиражи унылых, удивительно похожих автомобилей, и часто те, что стоят серьезные деньги, мало чем отличаются внешне от совсем дешевых. Продукция подавляющего большинства автопроизводителей совершенно потеряла индивидуальность, если говорить о дизайне: поставьте рядом машины средних размеров, скажем, *Hyundai*, *Opel*, *Nissan*, *Renault*, *Pontiac* – и попробуйте найти хотя бы десять внешних различий. И, если найдете, попытайтесь сказать себе, какие именно отличия характерны для облика авто той или иной марки...

Стремительный и низкий силуэт автомобиля *Jaguar* не перепутаешь ни с какой другой машиной, ни днем, ни ночью. Сохраняющий верность традициям и обладающий собственным стилем, *Jaguar* подчеркивает не только высокий статус своего хозяина, но и наличие вкуса. *Jaguar* – это больше, чем транспорт, это в какой-то степени философия, принадлежность к определенному кругу и сдержанное чувство превосходства.

По крайней мере, такими были автомобили *Jaguar* в двадцатом веке.

RCforum.ru

Автомобили «Ягуар»



RCforum.ru

ЧАСТЬ ШЕСТАЯ

Уже долгое время в структуре *Ford Motor Co* существует департамент *SVO* (*Special Vehicles Operations*), то есть отдел специальных автомобилей. Основной функцией этого подразделения является создание шоукаров и перспективных прототипов, а иногда – изготовление автомобилей по особым заказам, например, для правительств. Аналогичный отдел внутри *Jaguar Cars* получил точно такое же наименование, *SVO*.

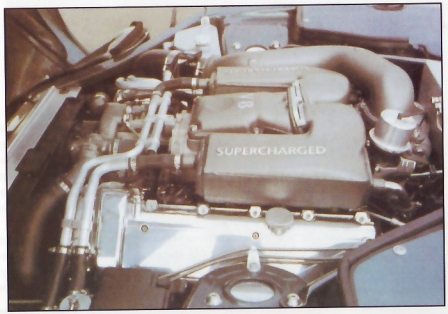
В начале октября 1998 года исполнилось ровно 50 лет с момента дебюта знаменитого *XK120*. К этому юбилею силами *SVO Jaguar* под руководством конструктора Гэри Олбрайтона вместе с членами так называемого «субботнего клуба», добровольными помощниками из инженерного центра Уитли, был создан концептуальный родстер *XK180*, впервые показанный на парижском автосалоне.

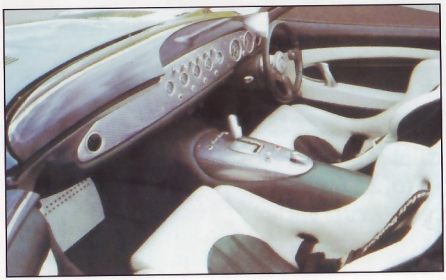
Jaguar XK180

Авторами дизайна экстремальной спортивной машины являются Кейт Хэлфит, уже знаменитый благодаря невероятному *XJ220*, и Фергюс Поллок, работавший над *XK8* и *XKR*. Они постарались придать трековому концепт-кару облик, отражающий богатейшую родословную спортивных и гоночных «ягуаров», многочисленные победы *C-type* и *D-type*. В результате получился как бы ультрасовременный *XKSS*.

XK180 построен на хорошо себя зарекомендовавшем шасси *XKR*, только с укороченной на 125 мм колесной базой и уменьшенными на 110 мм свесами. Для полного соответствия духу *Jaguar*, требующего как можно более длинного капота, двери и ветровое

RCforum.ru





стекло были сдвинуты назад на 100 мм. Алюминиевый кузов выполнен вручную мастерами фирмы *Abbey Panels*, традиционного партнера *Jaguar Cars*. Специалисты компании *Valeo* изготовили оригинальные задние фонари на светодиодах. Мощность двигателя V8 объемом четыре литра, с механическим нагнетателем, удалось форсировать до 450 л.с. Присутствовавшие на испытаниях сравнивали звучание мотора с тяжелым низким грохотом, как у самых мощных мотоциклов *Ducati*. Коробка передач секвентальная, с управлением, вынесенным на рулевое колесо. Заднеприводной автомобиль снабжен системой контроля тягового усилия и вентилируемыми дисковыми тормозами с АБС. Рулевое управление *ZF Servotronic* второго поколения. Подвеска конструкции инженера Майка Кросса в целом повторяет подвеску *XKR*, но в упрощенном варианте: вместо адаптивных амортизаторов применены стандартные. На *XK180* используются покрышки разной размерности, 255/35 *ZR20* спереди и 285/30 *ZR20* сзади.

Над интерьером этого автомобиля работал главный стилист *Jaguar Cars* Джефф Лоусон. Кокпит, хотя более удобный, чем был у *XKSS*, лишен многих привычных атрибутов современной машины: нет кондиционера, подушек безопасности, аудиосистемы, прикуривателя, почти отсутствует даже звукоизоляция – что ж, все эти вещи не делают автомобиль быстрее. Приборная панель, в стиле пятидесятых, изготовлена из алюминия, как и сами приборы, педали, переключатели, туннель трансмиссии, а спортивные сиденья обшиты тонкой кожей. Вообще все, к чему можно прикоснуться в салоне, сделано из алюминия или кожи, и сделано с большим вкусом. Благодаря всем сокращениям в оборудовании вес *XK180* составил 1500 кг, почти на 200 кг меньше, чем *XKR*.

Важнее всего то, что *XK180* представляет собой не выставочный макет, а реальный спортивный автомобиль. На пробных заездах в Сильверстоуне весной 1999 года *XK180* показал максимальную скорость 290 км/час (свыше 180 миль в час) и способность разгоняться до 100 км/час за 4,7 секунды. Широкое применение структуры *XKR* дает возможность омологации этой машины для использования в дорожных условиях. Пусть официальные лица *Jaguar Cars* продолжают утверждать, что серийный выпуск *XK180* не планируется, существует вероятность, что смогут выполняться

RCforum.ru

отдельные заказы избранных покупателей. Во всяком случае, *XK180* гораздо более приспособлен к реальной жизни, чем, скажем, *XJ220*. И, быть может, не случайно Джефф Лоусон обмолвился, назвав *Jaguar XK180* «наш *Viper*» – в 1992 году *Dodge Viper* тоже был только концепт-каром.

Однако в любом случае *XK180* не будет играть важную роль в производственных планах *Jaguar Cars*, приоритетами останутся более практичные модели. Некоторые детали перспективных разработок уже известны.

X200 (продолжение)

Предполагается, что в сентябре 2000 года в продажу поступит *S-type* с кузовом типа универсал, который в Британии принято называть *Shooting Brake*. Более вместительный, чем салун, этот пятидверный вариант *S-type* вряд ли повторит такие образцы данного класса, как *Volvo* восьмидесятых, известных под кличкой «чемодан», скорее дизайн будет напоминать прямого конкурента, *BMW* 5-й серии. По другим источникам, окончательное решение о серийном выпуске этого автомобиля еще не принято.

В октябре 2000 года, на автосалоне в Бирмингеме, перед публикой предстанет *S-type Supersport* с новой версией мотора *AJ28*, снабженной механическим нагнетателем. Мощность этого мотора составит около 400 л.с. С таким двигателем *Supersport* сможет разгоняться до скорости 100 км/час за 5 секунд. Машина получит в качестве стандарта адаптивную подвеску *CATS* и незначительные стилистические изменения. С ценой примерно в 50000 фунтов, *S-type Supersport* окажется примерно на 15 – 20 процентов дешевле, чем такой оппонент, как *BMW M5*.

Весьма вероятно, что в 2001 году появится еще один вариант *S-type*, снабженный экономичным турбодизелем, впервые в истории *Jaguar Cars*. Еще в начале девяностых переговоры о совместной программе развития дизельных двигателей велись с компанией *Mercedes-Benz*, но закончились безрезультатно. Турбодизель нового поколения, с ориентировочной мощностью порядка 220 л.с., в настоящее время разрабатывается в Дирборне для автомобилей *Ford* и *Jaguar*.

X350

Аналитики предполагают, и вполне обоснованно, что *S-type* привлечет не только новых клиентов, но и значительную часть потенциальных покупателей *XJ8*. Действительно, многие выберут более компактный снаружи и более вместительный внутри автомобиль, менее дорогой как при покупке, так и при обслуживании – и той же марки *Jaguar*. Специалисты допускают, что объем продаж *XJ8* в ближайшие два-три года может сократиться на тридцать или сорок процентов.

Но спрос на внушительные консервативные *XJ8* с их традиционным низким силуэтом все же сохранится. Поэтому на осень 2001 года запланирован очередной и, по-видимому, последний этап развития серии *XJ*, история которой восходит к 1968 году. Сохраняя привычный стиль, *XJ* получит ряд существенных изменений внешнего вида. Скорее всего в производстве останется только длиннобазная версия, но с более пропорциональными на вид окнами. Выпуск наименее дорогих вариантов будет, по-видимому, прекращен. *X350* станет все больше тяготеть к самому верхнему сектору класса представительских автомобилей.

RCforum.ru

X400

Еще в конце 1997 года было официально объявлено о начале работ над проектом *X400*, новой компактной моделью, призванной составить конкуренцию *BMW* третьей серии и *Mercedes-Benz* класса *C*, из чего можно делать заключения относительно размеров и цены *X400*. Для сборки этого автомобиля реконструируется еще один завод *FoMoCo* в Британии – Хэйлвуд, где раньше производились массовые модели *Ford Escort*. На *X400 Ford Motor Co* и *Jaguar Cars* делают большую ставку: планируется объем выпуска в пределах 120000 единиц в год, это значит, что в 2002 году будет собираться в четыре раза больше «ягуаров», чем в 1998.

В техническом плане *X400* разделит платформу с *Ford Mondeo* нового поколения, причем остается неясным, будет ли маленький «ягуар» переднеприводной или полноприводной машиной. Любое из этих решений весьма нетривиально для продуктов с эмблемой *Jaguar*. В качестве двигателей будут применены моторы V6 объемом в два и два с половиной литра, возможно, что больший из них получит механический нагнетатель. Мощность двигателей V6 составит 170 – 250 л.с., однако нельзя исключать и появление моделей даже с четырехцилиндровыми моторами.

Должностные лица *Jaguar Cars* неоднократно подчеркивали, что дизайн *X400* не будет уменьшенной копией *S-type*, а получит свой оригинальный стиль. Вероятно, маленький «ягуар» дебютирует на женевском автосалоне в марте 2001 года. Еще через год или два может появиться двухдверная версия *X400*.

X600

Весной 2003 года абсолютно новый большой автомобиль заменит серию *XJ*. Новый *X600* будет построен на удлиненной платформе *S-type*, использование общей структуры должно привести к снижению производственных затрат по сравнению с *X350* более, чем на треть. Местом сборки *X600* намечается завод Кастл Бромвич.

Наблюдая борьбу немецких компаний за самые престижные марки *Rolls-Royce* и *Bentley* и возвращение к жизни таких громких имен, как *Bugatti* и *Maybach*, руководители *FoMoCo* не собираются оставаться в стороне от дележа этого сектора рынка. *Ford* обладает правами на очень звучное и уважаемое имя *Daimler*. К концу 1998 года появилась информация о существовании полноразмерных макетов «даймлеров» будущего. Продолжатели рода «королевской марки» соединят традиционный вид лимузинов *Daimler* со всеми инновациями и структурой проекта *X600*. Впрочем, заметна и некоторая неуверенность боссов *Ford* в данном вопросе. Дело в том, что имя *Daimler* на американском рынке связано только с маркой *Mercedes-Benz*. Учитывая обычно поверхностные знания американских покупателей в европейской истории и географии, и стремясь избежать путаницы, корпорация *Jaguar Cars Inc. (USA)* вынуждена продавать версии серии *XJ*, известные в Европе как *Daimler*, под именем *Vanden Plas*. Это название, хотя и связано исторически с маркой *Jaguar*, все же далеко не так престижно в Великобритании, как *Daimler*.

X550

История этого проекта берет начало в 1995 году, когда Ник Шил смог убедить главу *Ford Motor Co* Алекса Тротмана отказаться от идеи производства внедорожника *Jaguar*, так называемого *X500*. Эту машину планировали собирать в Детройте на одной платформе с гигантскими *Ford Expedition* и *Lincoln Navigator*. Конечно, и *X500* был бы огромной американской коробкой, украшенной символикой *Jaguar*, хотя большее несоответствие трудно себе представить. Проект отложили, но как выяснилось, не навсегда.

Теперь обсуждается создание более легкого внедорожника, способного конкурировать с автомобилями немецких марок, изготавливаемыми в США. Речь идет о *Mercedes-Benz ML320* и *BMW X5*. Скорее всего, *Jaguar X550* будут строить из компонентов *Ford Explorer* следующего поколения.

В начале 1999 года официальные лица *Jaguar Cars* опять опровергли возможность появления внедорожника *Jaguar* в обозримом будущем, поскольку направленность и формы автомобилей такого рода не соответствуют традициям и имиджу марки. С другой стороны, есть все основания полагать, что нынешний босс *FoMoCo*, Жак Нассер, является сторонником проекта *X550*. На рынке вот-вот появятся легкие внедорожники *Audi* и *Porsche*. Так что можно прогнозировать дебют «квадратной мутации семейства кошачьих» если не в 2003, то в 2005 году.

RCforum.ru

X50

Гораздо менее противоречивым выглядит проект *X50*, двухместный родстер и купе. Как раз в этом жанре у *Jaguar* превосходная наследственность, достаточно вспомнить *XK120*. Анализ рынка позволяет предположить, что такая машина, стоящая по классу и цене ощутимо ниже *XK8*, могла бы ежегодно находить спрос у 25000 покупателей. Некоторые, пока неподтвержденные источники сообщают, что новый маленький «ягуар» получит укороченную базу *XK8*, ручную коробку передач и двигатель *AJ V6* объемом три литра. Такая машина явилась бы сильным оппонентом для *Porsche Boxster*, *Mercedes-Benz SLK*, *Audi TT* и *Alfa Romeo Gtv 3,0*.

Согласно другим данным, *X50* будет собираться на общей платформе с *S-type* и будущим *Ford Thunderbird*, с тем же мотором *AJ V6* мощностью 240 л.с. В этом случае ясно, что *X50* станут выпускать в Америке.

Несмотря на то, что в *Jaguar Cars* неоднократно отрицали само существование такого проекта, известно, что в конструкторском центре Уитли уже ведутся работы в данном направлении, и если *X50* появится вообще, то это скорее всего случится в 2002 году.

Formula 1

Ни для кого не новость, что даже расходуя гигантские средства на присоединение таких марок, как *Jaguar* или *Volvo*, *Ford Motor Co* сохраняет очень широкие финансовые возможности, считается, что в мире автомобильной индустрии это самый крупный и сильный инвестор. И раз уж планируется увеличить выпуск «ягуаров» в четыре раза за ближайшие четыре года, *Ford* вполне может себе позволить более чем адекватную рекламную компанию по развитию имиджа *Jaguar*. В 1998 году *Ford* выкупил у *Vickers* инженерную фирму *Cosworth*, которая полностью сосредоточится на спортивных программах *FoMoCo* в ралли, серии *NASCAR* и *F1*. По указанию Жака Нассера, чрезвычайно амбициозного главы *Ford*, летом 1999 года за сумму в 75 миллионов долларов было выкуплено право полностью контролировать *Stewart Grand Prix*. Наконец, 14 сентября 1999 года на проходящем во Франкфурте автосалоне представители *Ford* официально объявили, что, начиная с сезона 2000 года, в чемпионате *Formula 1* будет выступать команда *Jaguar Racing*.

Результаты опросов общественного мнения свидетельствуют о благожелательной реакции на участие *Jaguar* в чемпионате *F1*. Возвращение «ягуаров» в Ле-Ман не может, даже в случае очередной, восьмой по счету победы, дать такой громкой рекламы, как успешные выступления в чемпионате *F1*. Но и с большими деньгами гонки *F1* вряд ли окажутся легкой прогулкой, достаточно вспомнить одиссею команды *British American Racing* 1999 года.

Информация о планах развития *Jaguar Cars* и перспективных разработках по-разному оценивается официальными лицами компании, независимыми экспертами и многочисленными энтузиастами марки. Широко распространены противоположные взгляды. Позиция должностных лиц *Jaguar Cars* и *Ford Motor Co* поддерживается большинством поклонников марки. Они с удовлетворением констатируют, что в девяностые повысился уровень качества сборки «ягуаров», количество продаж выросло и в 1998 году составило 50220 автомобилей. Ожидается дальнейший подъем спроса, проектируемые менее дорогие модели смогут привлечь новые слои покупателей, поэтому планы увеличить выпуск в четыре раза в ближайшие годы выглядят обоснованными. Опираясь на инвестиции *Ford*, компания смотрит в будущее с уверенностью и оптимизмом.

Однако существует и другая точка зрения. Оглядываясь на историю *Jaguar Cars*, скептики не хотят забыть невыполненные обещания и обманутые надежды семидесятых и восьмидесятых. Самые благоприятные прогнозы уже не раз опровергались суровой действительностью. Когда Робинсон строил далеко идущие планы в 1973 году, никто не предполагал внезапного нефтяного кризиса. А спрос совсем не обязательно должен все время повышаться, и в 1988, и в 1989 годах продавалось около 50000 «ягуаров», но потом наступил спад в экономике.

Нельзя не согласиться, что с приходом менеджеров *FoMoCo* выросло качество сборки. Но так ли уж бесспорно качество самих автомобилей *Ford*? Если «ягуары» прошлого и не отличались надежностью, то они, во всяком случае, не демонстрировали склонности к самовозгоранию, а для американских «фордов» того периода это было общеизвестной проблемой.

Кроме того, если даже экономические прогнозы подтвердятся, остается еще такая деликатная вещь, как культура *Jaguar*, которая не всегда поддается логическому объяснению. Чтобы развивать марку *Jaguar* может оказаться недостаточным инвестиций и современных технологий, необходимо

RCforum.ru

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

A

Abbey Panels 97, 136
AC 102
Acura 102
Adler 21
Alfa Romeo 16, 18
Gtv 3,0 139
Alpine Trial 16, 18
Alvis 23
Armstrong-Siddeley 25
Aston Martin 21, 27, 36, 48, 64, 101, 105, 115, 120, 140
DB7 67, 101, 105, 118
Audi 138
TT 139
Austin 8, 13
Austin Healey 47
Austin Seven 7, 8, 22
Autocar 10, 87, 91
Automotive Products 97
AutoUnion 16

B

Bentley 13, 18, 138
Mark VI 31
Bentley Motors 22
Big J 50
BMC Mini 47
BMW 8, 26, 78, 80, 102, 106, 111, 116, 129, 130, 131, 137, 138
316 140
507 46
M5 137
Mille Miglia 26
X5 138
328 18, 21
Dixi 8
Borg-Warner 33, 57, 74, 77
Bosch 82, 87
Bristol Aeroplane Company 34
British American Racing 139
British Leyland Motor Corporation 66, 68, 70, 71, 75, 76, 77, 80
British Motor Company 66
British Motor Holding 66, 104
Brown&Mallalieu 5, 6
Bugatti 8, 16, 22, 138

C

Cadillac 102
Castrol 95
Chrysler 31, 102
Six 8
Citroen 2CV 25
Citroen DS 47
Connolly 84, 116, 128
Cord L-29 13
Corvette 27
Cosworth 139
Cotal 16
Coventry Climax Engines Ltd 62
Crossley 5

D

Daily Mail 13
Daimler 22, 33, 49, 50, 62, 82, 84, 85, 86, 87, 107, 138
Daimler Century 113

RCforum.ru

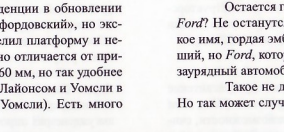
осторожно и тактично сочетать новшества с духом и традициями *Jaguar*. К сожалению, эта проблема далеко не очевидна многим американским чиновникам из *Ford Motor Company*. Председатель и управляющий *Jaguar Cars* Ник Шил заслуживает самых добрых слов за автомобили девяностых годов, но в начале 1999 года он оставил Браунс Лейн, получив повышение в аппарате *FoMoCo*. В недрах огромной материнской компании произошла очередная реорганизация, объявлено о создании *Premier Automotive Group*, которая будет координировать работу подразделений *Aston Martin*, *Jaguar*, *Volvo* и *Lincoln*. Возглавляет *PAG* Вольфганг Рейцтле, совместивший также посты председателей советов директоров *Jaguar Cars* и *Volvo*. Рейцтле с большим уважением относится к британским автомобилям, он владелец классического *Jaguar E-type*. Правда, английская пресса считает Рейцтле одним из виновников неудач, выпавших за последние годы на долю альянса *BMW* и *Rover*. Вольфганг Рейцтле долгое время был вторым лицом в иерархии баварского концерна и известен своим стремлением ликвидировать крупнейший завод *Rover Group*, Лонгбридж.

Уже сегодня у многих вызывают тревогу тенденции в обновлении модельного ряда. Итак, *XK8* и *XJ8* получили, хотя и «фордовский», но эксклюзивный двигатель. Другой автомобиль, *X200* разделил платформу и немало компонентов с *Lincoln LS*, а профиль *S-type* сильно отличается от привычного низкого силуэта *XJ*, линия крыши поднята на 60 мм, но так удобнее пассажирам (невольно вспоминается конфликт между Лайонсом и Уомсли в тридцатые годы, видимо, теперь берет верх мнение Уомсли). Есть много опасений в отношении *X400*. Следующий *Mondeo*, с которым маленький «ягуар» разделит общую структуру, будет явно представлять собой типичный средний класс переднеприводного автомобиля. Что касается создания внедорожника *Jaguar*, то ревнителям марки это кажется чем-то вроде кощунства. По их мнению, престижный британский внедорожник давно существует и называется *Range Rover*.

Но крайний пессимизм, как и чрезмерный оптимизм, вряд ли обоснованы. Очевидно, что только некоторые из будущих моделей *Jaguar* будут автомобилями высокого класса, но остальная продукция тоже найдет покупателя, потому что в наше время даже посредственные машины с престижным именем и не очень высокой ценой весьма популярны, как *BMW 316* или *Mercedes-Benz C180*, например. Что ж, если есть спрос, будет и предложение. Как и в отношении внедорожника *Jaguar*: он, скорее всего, будет производиться в Северной Америке. Там и останется, наверное, 90 процентов выпуска. Американским вкусам отвечают лишь большие автомобили, просто четверть века назад они росли в длину, а сейчас – в высоту...

Остается главный вопрос: не превратится ли *Jaguar* в «переодетый» *Ford*? Не останутся ли от машины «самой британской» марки только звонкое имя, гордая эмблема и салон из кожи и дерева, украшающие пусть хороший, но *Ford*, который вот уже почти столетие олицетворяет обыкновенный заурядный автомобиль «для всех»?

Такое не должно произойти. Хочется надеяться, что этого не будет. Но так может случиться.



RCforum.ru

Daimler Double Six 75, 76, 87, 113
Daimler Majestic Major 49
Daimler Six 75, 108, 110
Daimler Sovereign 63, 68
Daimler SP250 49, 53
Daimler Super V8 124, 126
Daimler V8 122, 123
Daimler V8-250 53, 54
DS420 61, 62
Daimler-Benz 80
De Dion 16
Dodge Viper 137
Ducati 136
Duesenberg 8
Dunlop 33, 39, 47, 52, 56, 60
Duratec V6 (engine) 131

E

Eaton M112 124, 126
Eaton M90 114
Ecurie Ecosse 39

F

Ferrari 38, 39, 64, 116, 120
250GT SWB 54
456GT 128
550 Maranello 128
GTO 57
F40 97
FF Developments 97
FIAT 8, 11, 12, 45
509A 11
Figoni&Falashi 27
Ford 6, 13, 80, 102, 106, 107, 111, 115, 132, 137, 140
Escort 104, 138
Expedition 138
Explorer 138
Mondeo 131, 138, 140
Scorpio 106
Thunderbird 139
T 6
Anglia 55
GT40 65
Ford Motor Co 103, 104, 105, 106, 115, 116, 129, 131, 132, 135, 138, 139, 140
DEW98 129
Ford of Europe 103, 105
Formula 1 59, 62, 139

G

Garrett 98
General Motors 54, 80, 90, 102, 103, 105
GM 4L80 94, 111, 114
GM400 74
Getrag 82, 90, 108, 114, 132
Getrag221 131
Girling 19, 30, 33, 68, 73, 77, 82
Gordon England 8
Group44 78
Guy Motors 50

H

Harman Kardon 110, 123
Honda 102
Hooper 49, 61
Horch 16
Horse Power Tax 6
Hotchkiss 16
Hughes 8
Humber 17
Hyundai 133

I

Infiniti 102
ITT Automotive 108, 122

RCforum.ru

J

J.D.Power 102, 106
Jaguar Cars Inc. (USA) 106, 138
Jaguar Cars Ltd. 17, 23, 25, 34, 36, 38, 39, 44, 47, 48, 49, 50, 53, 58, 59, 64, 65, 71, 78, 80, 86, 89, 92, 96, 97, 100, 101, 102, 103, 105, 106, 115, 121, 126, 127, 133, 135, 136, 137, 138, 139, 140
«Lightweight» E-type 58, 64
«Low Drag Coupe» 58, 59, 64
420G 61, 63
AJ V6 (engine) 131, 139
AJ16 (engine) 92, 93, 94, 108, 111, 114, 121
AJ26 (engine) 115, 118, 121, 124, 126
AJ28 (engine) 130, 131, 137
AJ6 (engine) 78, 79, 81, 82, 86, 87, 90, 92, 94, 101, 108, 121
CATS (Computer Active Technology Suspension) 120, 124, 127, 131, 132, 137
C-type 34, 35, 38, 39, 40, 76, 135
D-type 38, 39, 40, 54, 56, 76, 135
E-type 54, 55, 56, 57, 58, 59, 67, 70, 71, 76, 116, 118, 120, 131, 140
E2A 58
E-type Series I 57
E-type Series II 57, 69
E-type Series III 68, 69, 70
F-type 105, 116
HE (engine) 75, 79, 89
Jaguar 240 52, 53
Jaguar 340 52, 53
Mk. I 42, 43, 51, 52
Mk. II 42, 50, 51, 52, 53, 54, 62, 67, 129, 130
Mk. IX 47, 60
Mk. V 29, 30, 31
Mk. VII 31, 36, 38, 42, 44, 47
Mk. X 59, 60, 61, 62, 63, 67, 130
Mk.VIII 44
Sovereign 75, 82, 84, 85, 86, 108, 110, 111, 113, 114
Sovereign V12 76
S-type 62, 63, 129, 130, 131, 133, 137, 140
Shooting Brake 137
Supersport 137
V6 Executive 132
V8 132
SVO 135
X100 116
X200 137, 140
X300 106, 107, 111, 114, 118, 124
X308 130
X350 137
X400 138, 140
X50 139
X500 138
X550 138
X600 138
XF (engine) 26
XG (engine) 26
XJ (engine) 26
XJ (general) 66, 67, 68, 114, 115, 129, 130, 131, 137, 140
XJ Series II 74
XJ Series III 74, 75, 76, 78, 80, 82, 101
XJ V12 88
XJ12 73, 74, 75, 76, 77, 78, 87, 113, 115
XJ12 (X300) 111
XJ13 64, 65, 116
XJ220 65, 96, 97, 100, 101, 105, 116, 135
XJ220C 100
XJ27 76
XJ40 76, 81, 82, 86, 87, 88, 101, 105, 106, 107, 108, 111, 122
XJ41 105
XJ5,3C 74
XJ6 75, 78, 81, 82, 84, 85, 107, 108, 110, 111, 113, 114, 115
Executive 110
Touring 110
Sport 110
XJ6 (X300) 107, 121
XJ6 4,0Sport 86

RCforum.ru

XJ6 Series I 68
XJ6 Series II 74
XJ6 Series III 88
XJ6C 74
XJ8 137, 140
XJ8 (X308) 116, 121, 122, 130
Touring 122
XJ8 Executive 122, 123
XJ8 Sovereign 122, 123
XJ8 Sport 122, 123
XJ82 106
XJR 85, 87, 110, 114, 115, 124, 125, 126, 127
XJR11 96, 98, 105
XJR12 100, 105
XJR14 105
XJR15 100
XJR4,0 87
XJR6 95
XJR8 95
XJR9 96, 100
XJR-S 91, 92
XJS 92, 93, 94, 95, 105, 106, 108, 115, 116, 118
XJS 4,0 92, 94
XJS 6,0 92, 94
XJS Celebration 93, 95
XJS Convertible 94
XJ-S 76, 77, 78, 79, 88, 89, 90, 91, 92
Golden Jubilee 79
XJ-S 3,6 Coupe 90
XJ-S Cabriolet 79
XJ-S Convertible 89
XJ-S V12 Convertible 90, 91
XJ-S V12 Coupe 90, 91
XJS Spider 116
XK (engine) 26, 29, 31, 33, 35, 38, 39, 42, 45, 50, 51, 54, 55, 61, 62, 65, 67, 68, 69, 74, 94
XK100 26
XK120 26, 27, 28, 29, 33, 34, 35, 36, 37, 46, 47, 135, 139
XK140 36, 37, 42, 47
XK150 43, 44, 45, 46, 47, 56, 57
XK150 S 47
XK160 48, 54
XK180 135, 136, 137
XK8 115, 116, 118, 120, 121, 122, 124, 126, 127, 128, 130, 135, 139, 140
XKR 126, 128, 129, 135, 136
XKSS 40, 42, 135, 136
Jaguar Cars North America Corp. 42
Jaguar Castrol Silk Cut 96
Jaguar Group 50, 62, 64, 66, 68
Jaguar Racing 139
Jaguar Sports & Social Club 25,49
Jaguar-Rover-Triumph 77
JaguarSport 91, 96, 97
Jensen 47
FF Interceptor 64

L

Lagonda 13, 16, 25
Lamborghini 64, 97, 102
Diablo 101
Lanchester 49
Lexus 88, 102, 106, 111
Lincoln 102, 106, 115, 140
LS 129, 131, 140
Navigator 138
Lockheed 29, 36, 43
Lotus 36, 62, 64, 102
Elan 63
Elite 47
Esprit 128
Lucas 19, 82, 87, 90, 108, 114

M

Maserati 102

RCforum.ru

Maybach 138
Mazda 115
747 105
Mercedes-Benz 16, 38, 96, 106, 124, 127, 129, 137, 138
450 73
C111 105
C112 105
SL 116, 120
300SL 46, 54
C180 140
ML320 138
SLK 139
Mercury 115
Cougar 131
MG 18, 44
Oxford 10
TC Midget 25
Michelin 36
Morris 8, 12, 13
Cowley 6
Moss 51
Motor 13

N

Napier 6, 13
NASCAR 139
Nelson 18
NipponDenso 110, 119, 122, 132
Nissan 96, 102, 133

O

Opel 133

P

Panard 16
Panther 19
Peugeot 905 105
Philips 46
Pininfarina 75, 78, 116
Pirelli 36
Pontiac 133
Popular Mechanics 44
Porsche 44, 95, 96, 138
911 116
959 97
962C 96
Boxster 139
Powr-Lok 43
Premier Automotive Group 140

R

Range Rover 140
Renault 133
Road&Track 44
Rolls-Royce 6, 13, 16, 94, 138
Rover 27, 78, 140
Rover Group 140

S

SAAB 102, 105
Silk Cut Gallagher 95
Silk Cut Jaguar 105
SS 13, 16, 17, 18, 21, 23
SS Airline 17, 56
SS Jaguar 20, 21, 22
SS Jaguar 100 18, 19, 21, 22, 26, 27
SS Jaguar Saloon 20
SS1 13, 14, 16, 17
SS2 13, 15
SS90 17, 18
SS Car Club 16
SS Cars 68, 71
SS Cars Ltd. 16, 17, 22, 23
SS Magazine 16
Standard 11, 13, 18, 19, 20, 22, 25, 26, 29, 30

RCforum.ru

Big Nine 12, 13
Ensign Six 12, 13
Vanguard 25
Standard Motor Company 12, 22
Stewart Grand Prix 139
Stirling 22
Studebaker 16
SU 19, 34, 52, 55
Sunbeam 5
Sunbeam Trolleybus Co. 50
Swallow 7, 8, 10, 11, 12, 13, 17, 18, 23, 33, 68, 71
Austin Swallow 8, 10, 11, 12
FIAT-Swallow 11
Morris Cowley-Swallow 8, 10
Standard-Swallow 11, 12, 13
Swallow Doretti 23
Swift-Swallow 11
Wolseley Hornet-Swallow 12
Swallow Coachbuilding Company 17, 23
Swallow Sidecars 6, 8
Avon 7
Bedford 7
Coupe Sports De Luxe 6
Donington 7
Godiva Coupe 7
Kenilworth 7
Light Weight De Luxe 6
Marlow 7
Ranelagh Saloon 7
Semi Sports 7
Sports Model 7
Super Sport 7
Swift 11, 12

T

Talbot 8, 16
Talbot Lago 27
Tom Walkinshow Racing (TWR) 95, 96, 100
Toyota 102, 106
Triumph 22
1800 25
Dolomite 20
TR 49
Tube Investment Limited 23

V

Valeo 136
Vanden Plas 25, 62, 138
Vauxhall 13
20/60 Kingston 12
Vickers 139
Vila Real 21
Visteon 132
Volkswagen 25, 42
Volvo 115, 137, 139, 140

W

Wappenbury Hall 21, 22
Watsonian 23
Weber 34
Wolseley 12

Z

Zenith 73
ZF 16, 82, 94, 108, 124, 132
ZF Servotronic 114, 119, 122, 123, 125, 127, 136
Zytec 98

RCforum.ru

А

Азамбужа 116
Арнольд Хауз 5
Арчибальд 52
Афины – Белград – Гренобль 22

Б

Бак, Джордж 64
Баттерворс, Саймон 129
Бейли, Клод 26
Белл, Дерек 96
Биггер, Франк 33
Блейк, Джон 13, 22
Блейк, Дункан 49
Блейк, Уильям 25
Блоксхэм 97, 105
Большой Приз Макао 42
Бразерс, Джексон 8
Брандл, Мартин 96, 105
Брандс Хэтч 95
Брау, Казимир 22
Браунс Лейн 33, 40, 42, 44, 49, 65, 74, 76, 77, 78, 80, 86, 88, 95, 105, 106, 116, 140
Бриджент 115, 130
Брукландс 18, 20, 21
Буэб, Айвор 38, 39

В

Вард, Сесил 31

Г

Гарриман, Джордж 66
Гатсонидес 26
Гейл, Том 31
Горький 105
Грайс, Роберт 66
Гран При Реймса 34, 39, 59
ГТ Трофи 57

Д

Дайтона 105
Дамфрис, Джонни 96
де Оливейра 21
Детройт 138
Джерси, остров 34
Джонс 105
Джонсон, Лесли 26
Джонстон 38
Джуджаро, Джорджетто 51
Диана, принцесса 80
Дирборн 115, 129, 137
Довер, Боб 116
Доккер 49
Донингтон 18
Дэвис, Пит 45

Е

Елизавета Вторая 33, 44, 62

И

Игэн, Джон 78, 80, 88, 95, 96, 97, 102, 103, 104, 105
Ингленд, Раймонд «Лофти» 23, 34, 50, 66, 68, 71, 74
Иннос, Клайв 106
Ирл Корт 63

К

Каллэм, Йен 67, 105, 118
Каннингхэм, Бриггс 58
Кастл Бромвич 129, 138
Кастл, Барбара 73
Кимберли, Майк 64
Кливленд 131
Кобб, Питер 105
Ковентри 10, 11, 12, 21, 22, 33, 49, 65, 71, 88, 116, 129

RCforum.ru

Констэн, Бернар 39, 52
Коппинс 52
Крисп, Тревор 81, 114, 118, 121
Кросби, Фредерик Гордон 22
Кросс, Майк 118, 125, 136
Кубок Парижа 57
Кумбс, Джон 58

Л

Лайонс (Браун), Грета 7, 22, 26
Лайонс, Джон 38
Лайонс, Патрисия 26
Лайонс, Уильям 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 33, 34, 36, 38, 39, 42, 44, 47, 48, 49, 50, 54, 56, 58, 62, 64, 66, 68, 70, 71, 76, 78, 80, 93, 104, 116, 118, 140
Ламмерс, Ян 96, 105
Левег, Пьер 38
Ле-Ман 34, 35, 38, 39, 44, 48, 54, 58, 64, 65, 78, 91, 95, 96, 100, 102, 105, 139
Ли, Рон 114
Лонгбридж 140
Лоусон, Джефф 81, 107, 116, 129, 136, 137
Людвиг, Клаус 96

М

МакКуин, Стив 42
Маллалье, Джек 5
Мехелен 25
Монца 95, 105
Морли, братья 44
Мосс, Стирлинг 26, 34
Мэнсбридж 26
Мюллер, Ли 70
Мюльсан 38

Н

Найт, Боб 56, 66, 74, 77, 78, 104
Найт, Чарльз 49
Нардо 80
Нассер, Жак 138, 139
Национальный выставочный центр в Бирмингеме 96
Некер, Петер 52
Нильсен 105
Нюрбургринг 52, 95, 105

О

Олбрайтон, Гэри 135
Остин, Херберт 8, 11

П

Падилья. Джим 106
Парамихаил 26
Паркер, Стэнли 8
Паркс, Стивен 52
Поллок, Фергюс 116, 135
Померой, Лоуренс 49
Прозиро, Дик 59

Р

Райдер, Дон 76, 77
Ралли Монте-Карло 22, 31, 33, 44, 47
Рамос, да Сильва 44
Рейцтле, Вольфганг 140
Ридли, Николас 103, 104
Робинсон, Джеффри 74, 76, 139
Рольф, Тони 34
Рэдфорд 22, 49, 115
Рэндл, Джим 17, 74, 78, 80, 81, 82, 97, 106

С

Сальвадори, Рой 58
Сандерсон, Ниниан 39
Сатклифф 57
Саттон, Рон 26
Саутгейт, Тони 95, 100

RCforum.ru

Сваллоу, Джордж Уильям 6
Себринг 38, 58
Седжвик, Майкл 11
Сильверстоун 26, 44, 95, 105, 136
Симмс, Фредерик 49
Скотт, Алан 96, 98
Смит, Роджер 102
Сойер, Малколм 34, 38, 54, 58, 64, 65, 76
Спа-Франкоршампс 44, 96
Стивенс, Питер 100
Стокс, Доналд 71, 74
Стюарт, Джим 34
Стюарт, Джеки 58
Сэлмон, Гай 79

Т

Таллиус, Боб 70, 78, 95
Телфорд 116
Тернер, Эдвард 49, 53
Торп, Дуг 81
Тротман, Алекс 138
ТТ (здесь: гонка в Гудвуде) 59
Тэтчер, Маргарет 80

У

Уайт, Дерек 58
Уайттекер, Артур 6, 17, 23, 50, 68
Уайтхед, Питер 34, 38
Уард, Томас 52
Уислейк, Гарри 18, 20, 26
Уитли 88, 97, 105, 135, 139
Ултон Парк 57
Уокер, Питер 34
Уокер, Пол 131
Уокиншоу, Том 78, 95, 96, 97, 100, 105
Уоллес, Энди 96, 105
Уолтерс, Фил 38
Уомсли, Уильям 6, 8, 11, 12, 13, 16, 17, 19, 140
Уорвик, Дерек 95
Уоткинс Глен 38, 39

Ф

Фентон, Элис 16
Филипп, принц 44
Флокхарт, Рон 39
Фолесхилл 10, 22, 25, 33
фон Кюнхайм 102
Фрер, Поль 44
Фрэйзер 73
Фуджи 96

Х

Хайден, Уильям 105, 106
Харама 95
Хассан, Уолли 22, 23, 26, 68, 74
Хаусген, Уолт 39
Хауторн, Майк 38, 44
Хейнес, Уильям 17, 20, 22, 23, 26, 29, 34, 50, 54, 66, 68
Хенли, Херберт 10
Херес 95
Хилл, Грэм 57, 58
Хилл, Фил 34, 39
Холстид, Линдсей 103
Хорнбург, Чак 34
Хэйлвуд 116, 138
Хэлфит, Кейт 65, 97, 107, 135
Хэмилтон, Дункан 34, 39

Ч

Чарльз, принц 80
чемпионат «Туринг Кар» 77, 78
Черри, Уэйн 54
Чивер, Эдди 95

RCforum.ru

Ш

Шелли 52
Шил, Николас 106, 121, 138, 140
Штук, Ханс 96

Щ

Щупак, Дейв 131

Э

Эдамс, Роналд 33
Эдвардс, Майкл 77
Экси, Рой 27
Элкхарт Лейк 34, 39
Эпплъярд, Йен 26, 36

Я

Яббеке – Остенде 26

«12 часов Реймса» 34, 38
«Автомобиль года в Британии» 73
«Акрополис» 27
«Альпийский Кубок» 26, 52
«Ле-Ман», фильм 42
«Тулип», «тюльпановое» ралли 26, 44
«Тур де Франс» 44, 52
«Турист Трофи» 26

RCforum.ru

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие 3
ЧАСТЬ ПЕРВАЯ 5
Swallow Sidecars 6
Austin Swallow 8
Morris Cowley - Swallow 10
FIAT - Swallow 11
Swift - Swallow 11
Wolseley Hornet - Swallow 12
Standard - Swallow 12
SS1 14
SS2 15
SS Airline 17
SS90 17
SS Jaguar 100 18
SS Jaguar 20
ЧАСТЬ ВТОРАЯ 25
Jaguar XK120 27
Jaguar Mk. V 30
Jaguar Mk. VII 31
Jaguar C-type 35
Jaguar XK140 36
Jaguar D-type 39
Jaguar XKSS 40
Jaguar Mk. I 42
Jaguar Mk. VIII 44
Jaguar XK150 45
Jaguar Mk. IX 47
ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ 49
Jaguar Mk. II 50
Daimler V8 - 250 53
Jaguar E-type 54
"Lightweigt" E-type & "Low Drag Coupe" 58
Jaguar Mk. X 59
Daimler DS 420 61
Jaguar S-type 62
Jaguar XJ13 64
Jaguar XJ 66
Jaguar E-type Series III 68
ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ 73
Jaguar XJ12 73
Jaguar XJ12, XJ6 Series II & Series III 74
Jaguar XJ-S 76
Jaguar XJ-S (продолжение) 79
Jaguar XJ6 (XJ40) 81
Jaguar XJ-S (окончание) 89
Jaguar XJ220 97
ЧАСТЬ ПЯТАЯ 105
Jaguar XJ6 (X300) 107
Jaguar XJ12 (X300) 111
Jaguar XJR 114
Jaguar XK8 116
Jaguar XJ8 (X308) 121
Jaguar XJR & Daimler Super V8 124
Jaguar XKR 126
Jaguar S-type (X200) 129
ЧАСТЬ ШЕСТАЯ 135
Jaguar XK180 135
X200 (продолжение) 137
X350 137
X400 138
X600 138
X550 138
X50 139
Formula 1 139
Предметный указатель 141

RCforum.ru

RCforum.ru