

Vozili smo

JAGUAR XK8

CATCH THE CAT



Zdaj je to jaguar XK8, te dni na dveh (francoskih) prizoriščih hkrati: v Dijonu, zaradi častniških premiernih voženj, in na pariškem avtomobilskem salonu, drugim radovednežem, pa tudi kupcem na ljubo. Čeprav je res: ta jaguar je bilo videti že na začetku tega leta, na salonih odrih v New Yorku in Ženevi.

»The cat is back!« so razglasili takrat. A voziti ga še ni bilo mogoče.

Enkrat za dvakrat: XK8 nastopa kot uglajeni coupé in kot vihravejši, a še vedno zelo dostojanstveni cabriolet. Samo pet odstotkov vseh njenih delov je dediščina že znane Jaguarjeve serije XJ. Vse drugo je novo od vrha do tal.

Vseeno: XK8 je jaguar, da bolj ne more biti! Se spominjate legendarnih XK 120, C-, D- in E-type ter še ne tako davnega XJ 220? Posamične dele teh vozil si je vredno ogledati, si jih pazljivo in z ljubeznijo zapomniti ter jih – pri XK8 – vnovič, z natančnostjo in poznavilstvom, prepoznati.

Vprašajte gospoda Lampeja, Nemca, živečega v Angliji, »fordovca«, oblečenega v Jaguarjevo kožo in odgovornega za obliko novega vozila, kako to gre! Ali pa Boba Doverja in Paula Walkerja, ki sta bdela nad celotnim nastankom tega avtomobila. Toda pri tem raje ne omenjajte astonov martinov, ferrarijev, lamborghinijev, porschejev ali mercedesov-benzov, da ne bo ognja v hiši! Jaguar XK8 namreč ni in ne bo biti primerljiv z njimi.

Jaguar je namreč tudi tokrat podoba svojega imena: velika, gibka, malce pritažena, ampak vznemirljiva in spoštljivosti vredna mačka, ki je na svetu zato, da osrečuje ljudi; najprej

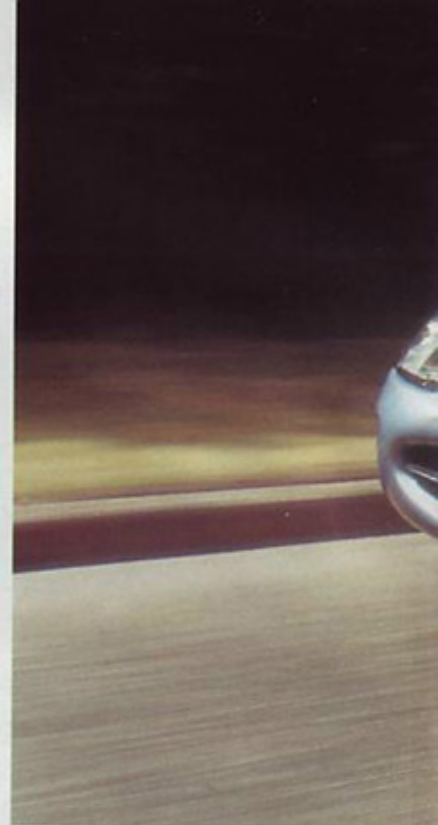
Še leta 1992 je bil le projekt X100, s katerim so pri Jaguarju zakoličili cilje: elegantno športnost zgornjega razreda, kultivirane zmogljivosti, opazno klasiko te znamke ter dovršenost opreme in končne izdelave.

njega, nato še njo. Jaguar in dame z majimi značaji (ne glede na prsne in bočne obsege) imajo isto ciljno skupino: gospode, ki se ne oznanjajo z motornim rvojenjem, ki se ogibajo cviljenju kolesnih gum, ki se ne mrščijo, kadar jim veter mrši preostanek las, ki znajo vedno pravi čas odpreti sopotnišična vrata in ki so tako zelo zaljubljeni v sedežno usnje svojega avtomobila, da celulita na stegnih poleg sebe ne opazijo več.

Ladies in gentlemen, berite dalje!

XK8 je obakrat – kot coupé in kot cabriolet – v resnici večji, kot se zdi očem; prostornejši od svojih primerljivih prednikov; znatno manj dirkaški, kot od jaguarja morebiti pričakujete; in znatno bolj moderen, kot se Angležu te vrste spodobi biti.

Coupé pomeni čvrsto streho, zelo položno speto z ostalimi karoserijskimi oblinami, pa tudi nižjo izhodiščno ceno in več izbire, ko gre za doplačilno opremo. Cabriolet ponuja nostalgijo: krajšo in platneno streho, ki se po želji zvije v klobaso, ta pa dobi prekrivalo s štirimi pritisknimi gumbi. Tako so poudarili angleško roadsterstvo, obdržali dovolj velika prtljažnik in posodo za gorivo ter poenostavili zložljivi



vost strešne gradnje. Aluminijski strukturi z odlično izolirano zgibljivo streho vred (zadnje okno je stekleno in električno ogrevano) so namenili gumb, ki s sredinske konzole ukazuje električnemu pogonu, dvajset sekund časa – ne glede na to, v katero smer ste jo pognali – in nobenih drugačnih, na primer ročnih posegov. Še več: ta streha se zmore odpirati in zapirati tudi med premikanjem vozila, do hitrosti 20 milj oziroma 16 kilometrov na uro.

Nova karoserija je za četrtno čvrstejša od karoserije jaguarja XJS, njena vsebina pa bogatejša in predvsem temeljiteje elektronicirana.





Različnim namenom po volji.

Največje razlike v končnih cenah teh dveh jaguarjev grede na račun dodatnih želja: pri coupéju, na primer, na račun CATS, kar je njihova kratica za samodejno prilagodljivost blaženja koles (nujno povezano z večjimi, 18-colskimi kolesi), pri obeh različicah hkrati pa še na račun usnjenih prevlek, klimatske naprave, zložljivih in ogrevanih zunanjih ogledal, različno kakovostnih hi-fi naprav, »spomina« za sedežno, volansko in ogledalsko nastavitve, običajno velikost rezervnega kolesa in tako dalje. Zadnji kolesi znata biti večji od prvih, menjalnik je vedno samodejni, petstopenjski (znamke ZF) in s tipotronicom v levi pretikalni stiezi, notranjo opremo pa je mogoče izbrati kot »sport« v temnejših in kot »classic« v svetlejših lesnih barvah, z usnjem vred.

Največ lesa je okrog armaturne plošče, ki ima vse potrebne klasične, a pretirano ugreznjene merilnike, ima pa tudi digitalni potovalni računalnik, pri katerem je podatkovno potrebuje mogoče izbrati v enem od enajstih svetovnih jezikov.

Ena od zelo pripravnih prijetnosti dodatne opreme je samodejni odmik volanskega obroča za lažji dostop k voznikemu sedežu, k serijski opremi pa štejejo, med drugim, tudi pogrezljivi brizgalki žarometov, ogrevana in električno nastavljiva prednja sedeža, zračni vreči, meglenke, zavorni ABS ter sistema za boljšo trakcijo in nezdrsljivost gnanih koles v pogonskem sistemu.

Prednja kolesna vodila so pritrjena na izjemno lahek aluminijast prednji nosilec (letalska tehnologija), zadnjo premo pa so preselili iz limuzine XJR. Vodenju in trpežnosti v prid je neposredna pričvrščenost prednjih vzmeti na karoserijo, k lahkotnosti vodenja tega ne ravno lahkega vozila pa prispeva tudi hitrostno odvisni volanski servoojačevalnik: ta je prilagojen samo 2,8 zavrtljaja volana od ene do druge strani, pa tudi enajstmetrski rajdni krog je za

dva metra manjši, kot je bil pri XJS. Moči na zavornem pedalju je po novem treba dosti manj, kot je bilo doslej pri jaguarjih v navadi, in motor v novem jaguarju je popolnoma nov. Nadeli so mu oznako AJ-V8 in je prvi Jaguarjev osemvalnik vseh časov. Valji so razklenjeni v obliki črke V (za klasičnih 90 stopinj), v vsaki glavi tega štirilitrskega stroja pa sta po dve odmični gredi za po štiri ventile na valj. Motor je v celem izdelan iz lahkih kovin in spada z 200 kilogrami teže med najlažje izdelke te vrste, njegove odlike pa so še: velika specifična moč (54 kW oziroma 73,5 KM/liter), odličen navor, prilagodljivi koti odmičnih gredi, moderna metalurška obdelava valjev, deljen hladilni sistem (za krajši čas ogrevanja), neposrednost med izpušnim kolektorjem in katalizatorjema, mikroprocesorski nadzor sesalnega sistema in celotne motorne elektronike ter nezahtevno vzdrževanje.

Tako so cilji uresničeni: jaguar se, ne glede na karoserijsko obliko, peče suvereno, bolj limuzinsko kot dirkaško, a še vedno športno. Brez surovosti in brez prehitrega zadka. Z veliko eleganco in s prestižnimi celotnimi zmogljivostmi. Motor, menjalnik, podvozje in posebej prilagojene Pirellijeve gume P zero zmorejo uresničiti vse tisto, kar so pri Jaguarju sklenili ponuditi svojemu krogu kupcev. Teh naj bi bilo 12.000 na leto. S slovenskimi vred, pravijo.

Žal je Slovenija prav zdaj ostala brez Jaguarjevega uradnega zastopnika, zato naj omenim le nam najbližnji (osnovni) ceni: za coupé 1,053.000 in za cabriolet 1,206.000

avstrijskih šilingov. Se pa utegne vsa zadeva močno podražiti: odvisno tudi od mačke, ki bo prisledla. »Catch tha cat!« Lov je odprt!

MARTIN ČESENJ

Jaguar	XK8
motor (zasnova)	V8 (90°)
vršina in gib (mm)	86,0 x 86,0
gibna prostornina (ccm)	3996
kompresija	10,75:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	216 (294) pri 6100
največji navor (Nm pri 1/min)	393 pri 4250
odmična gred (pogon)	2 x 2
število ventilov za valj	4
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	samodejni, 5
prednja prema	pomožni okvir, dvojna prečna vodila, vijačne vzmeti
zadnja prema	pos. obese, dvojna vzdolžna in prečna vodila, vij. vzmeti
zavore spredaj	kolutne, prisilno hlajene, ABS
zavore zadaj	kolutne, prisilno hlajene, ABS
volan	z zobato levijo, servo
platišča	8J x 17
gume	245/50 ZR 17
teža praznega vozila (kg)	1615/1705
dovoljena skupna teža (kg)	2010/2100
medosna razdalja (mm)	2588
dolžina x širina x višina (mm)	4760 x 2015 x 1296/1306
priljažnik (litri)	327/307
posoda za gorivo (litri)	75
največja hitrost (km/h)	251/248
pospešek 0 - 100 km/h (s)	6,77/0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	18,0/9,1/12,4 (17,8/8,9/12,1)
vrsta goriva	neovsinčeni bencin super