

"Halo Jag, lepo, da sva se srečala!"

"Hi, M.Č., bil je že čas za to!"

"Nikar ne govori o času, Jag! Ko sem te pred dvajsetimi leti prvič vozil, si bil po obliki skoraj natanko takšen kot si zdaj!"

"Da, to je prednost nas, jaguarjev!"

"Prednost? Ali pa sreča, Jag; sreča, da znajo ljudje to ceniti."

NO SMOKING?

Se mi je samo zdelo, ali pa se je Jag zdajci zares in nadvse zadovoljno pretegnil. Je res tako vražja, ta orjaška mačka, da te najprej spreleti srh, potem pa si jo nadvse zaželiš dotakniti? Jo občudovati. Jo voziti. Jo imeti. Ali celo zgolj čutiti njeno bližino.

Lord Owen se, kadar ni ravno na Balkanu, vozi v jaguarju. Lady Di je kraljestvo ogledalo skoraj do kosti, dokler je vozila mercedes, ne jaguar. In v Angliji, veste, bi se tudi jaz vozil z njim. Jaguar

je Anglija. In Anglija je jaguar. To dvoje je treba razumeti, preden me ozmerjate. Navsezadnje pa sem rekel "v An-

Je res tako vražja, ta orjaška mačka?

gliji", ne "v Ljubljani".

Toda boka sta tudi v Ljubljani čudovita: pet metrov dolga, ravno prav baročna, niti za centimeter povsem ravna in na obeh koncih čudovito

stanjšana. Pustite listju z graškega obzidja, da odseva v orjaškem prednjem pokrovu! Šele potem boste znali ceniti štiri upognjene gube na njem, šele potem boste doumeli kromirani obroč letvaste maske in šele potem boste vedeli, zakaj morata biti žarometna para vtisnjena v povsem navpičen nos. Logika zadka? Je ni! Predolg in





preveč zašiljen je, da bi jo zmogel imeti. Lepota zadka? Ta je popolna: elegantno klasična, s staroveškimi lučmi, s kromiranim, daleč okrog vogalov upognjenim odbijačem ter z majhnim, stopničasto oblikovanim prtljažnikom. Majhna so tudi okna za potnike, pod nesorazmerno kratko in nizko streho in majhna - v relativnem smislu - je potniška notranost nasploh. Kdor vas vidi v jaguarju, ne vpraša, kako sedite, važno je le, kje sedite.

Voznik sedi najslabše od vseh. Volanski obroč ga odrija vznak, ampak sedežni pomik temu noče prisluhniti; sedež je sicer električno pomičen, ampak stikala zanj (na boku sredinskega grebena) je treba najprej najti, potem razumeti in potem - s prsti - tudi doseči; ostala stikala, predvsem za dodatno opremo, so še manj vidna in ročici ob volanskem obroču sta dokaj daleč od tam, kjer sta običajno roki; nogi stiskata ročica ročne zavore z ene ter zajetna obroba na vratih z druge strani; in komolec desnice vsakič znova butne ob sredinsko naslonjalo, ki je hkrati tudi predalski pokrov.

Na desnem sedežu je že bistveno bolje in zadaj bolje sploh ne more biti: s predpostavko, da ste še dovolj pri močeh in se zmorete globoko skloniti ter nizko sestiti. Jaguar, tudi tale, veste, je kljub vsemu športna limuzina. S priokusom gosposke prefinjenosti.

Moje dame, spoštovani gospodje, usnje v njem je sko-

Mačji obraz, mačka na obrazu



Jaguar je Anglija. In Anglija je jaguar.



Krivulja zadka, večnost oblike

Lepota nog in usnja, skladnost platišča in (Pirellijevih) gum



XJ 12: majhna oznaka, velik pomen

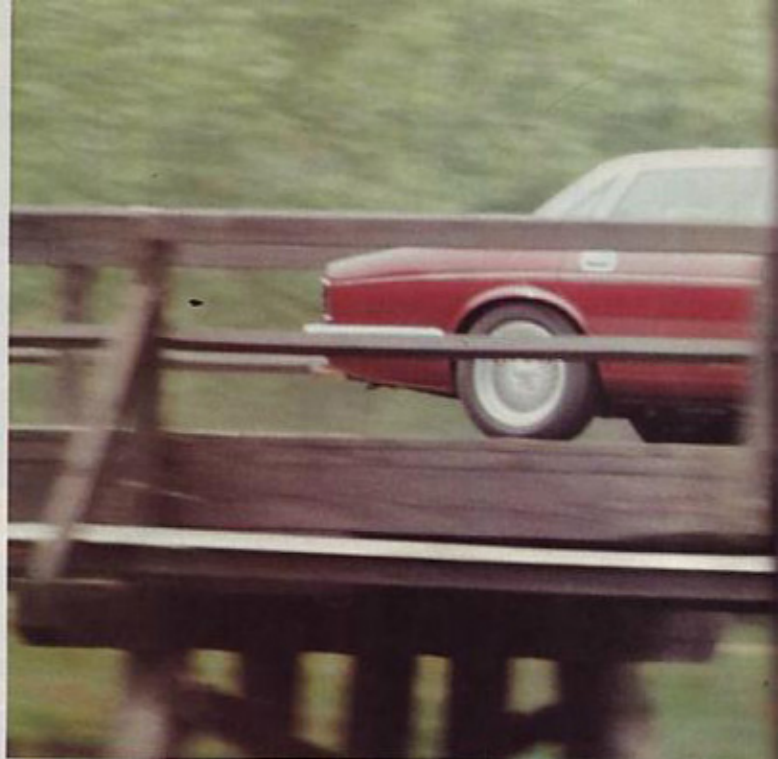
raj belo. Obloge iz žlahtnega lesa so spolirane do idealnosti, merilniki, takšni kot so, bi odlično pristojali tudi ferrariju; in premikanje prestavne ročice je najbolj neprikladno, kar jih poznam.

Pazite na zdravje, klimatska naprava deluje odločno in sproti! Sprožite gumb na radiu, kasetofonu, CD playerju: zvočnikov je več kot v kakšni koncertni dvorani. In brisalnik prednje šipe je le eden: Angleži ljubijo dež, nič jih ne moti, če je šipa le na pol obrisana.

"Lahka konjenica" je pravšnja skladba: vtisnite CD, naravnajte jakost in - ne, nikar še ne vključite motorja!

Motor si morate najprej ogledati! To je svečan dogodek, zato svetujem beli rokavici (da ne bo prstnih odtisov na kovinskordečem otenku karoserijskega laka), skrbno zavezano kravato (po možnosti enake barve) in snet klobuk (iz spoštovanja do tistega, kar boste videli): dvanajst valjev v dveh vrstah, dvakrat po šest sesalnih cevi, dva kromirana napisata "jaguar V 12" in nobenega napisata "Bog varuj kraljico!". Kraljica je na varnem, dokler znajo Angleži delati takšne motorje.

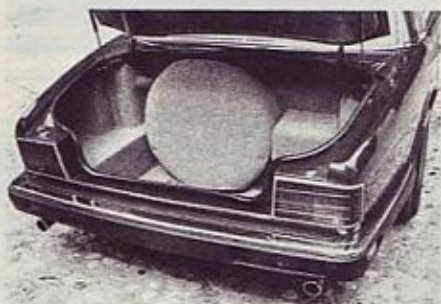
In izdelujejo jih že dolgo, le da jih vmes nekaj časa niso ravno najbolj dosledno uporabljali. Ko so potem - zaradi Mercedesove in Beemvejeve konkurence - limuzino XJ 6 (šestica pomeni šestvaljnik v nosu) hoteli spet zapeljati med dvanajstvaljne avtomobile, je bilo treba prednji del avta -



iz povsem prostorskih razlogov močno predelati. In takšen, kakršen je jaguar XJ 12 zdaj, je šele od letošnje pomladi. Motor so povečali od 5,3 na 6,0 litra, gibi batov so morali zato postati daljši, vbrizgovalno elektroniko so vzeli pri Lucasu, vžigalno pri Marelliju, izpuh pa čistijo z dvema katalizatorjema. Motorna glava in blok sta iz lahke kovine, vse drugo je klasika: verigi za po eno odmično gred v vsaki glavi, po dva ventila za vsak valj, dvajset litrov tekočine za hlajenje, 10 litrov motornega olja, 234 kW oziroma 318 KM pri 5400 vrtljajih v minuti in 463 Nm pri 3750 vrtljajih v minuti.

Jaguar je že nekaj časa Fordov, ampak samodejni menjalnik za tale stroj je od General Motors: štiristopenjski, s programoma za normalno in športno pretikanje in z lastnostjo, ki je ni moč prezreti - da se brezhibno poda motorju, ki mu služi.

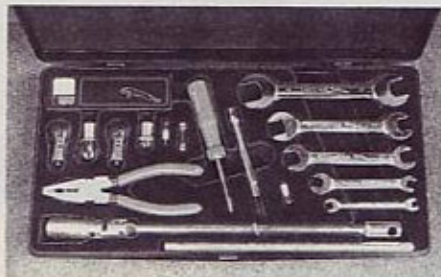
Gentleman, start your engine! Če ste prej dobro zaprli vsa okna in vrata, bo zvok bolj spominjal na najdražjo izvedbo Kirbyjevega sesalnika za prah kot pa na avtomobilski motor. Ventilatorja pred njim sta namreč glasnejša od valjev, ki jih morata hladiti. In



Prostornina zadka: višina proti dolžini

Gentleman, start your engine!

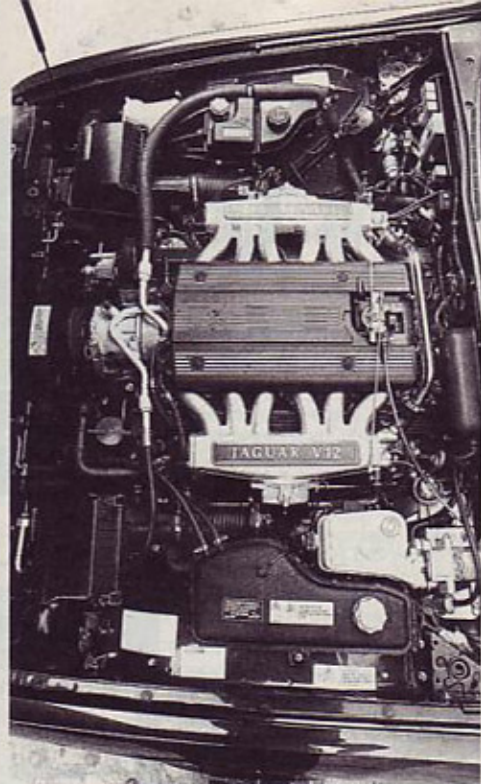
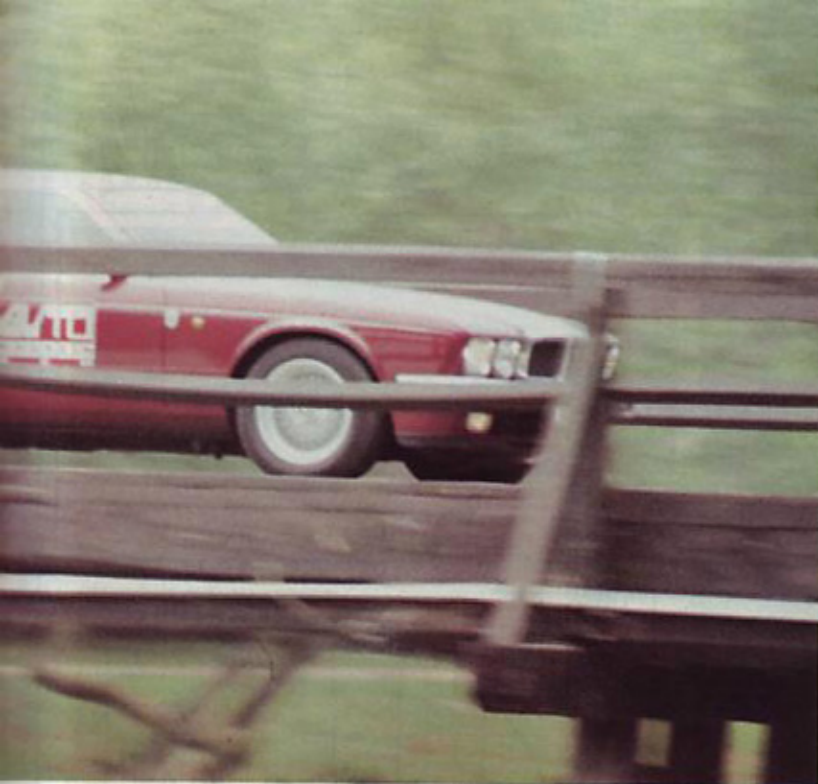
Teža in težišče: rezervno kolo, akumulator



Imenitnost do konca: orodje v (zelenem) plišu

zvočna izolacija pred potniki je vsaj tako temeljita kot tista v spalničnih vratih Njenega Veličanstva kraljice. Če sopotniki niso zaznali, kaj nameravate, jih prosite, naj se privežejo, preden odpeljete. Potem pretaknite ročico v položaj D in uživajte: glavna dela je namreč za vami, vse kar ostane, je angleško uglajeno in pedantno: mehak pedal za plin, spontano ubogljiv motor, kapricasto servoojačan volan in tudi "Lahke konjenice" v zvočnikih še ni konec. Navkljub osmim sekundam z mesta do sto kilometrov na ur se mačka zgane mehko in tiho. Skoraj potuhnjeno, a tudi poželjivo in trmasto. S kick-downom pretika pri 6000 vrtljajih v minuti, brez njega pa že dosti prej. Navor ni zgolj v tehničnih podatkih, je tudi v motorju in zato stroja skoraj ni slišati. Da res deluje ves čas, opaziš na bencinski črpalki: dosti manj kot 21,6 litra neosvinčenega bencina na 100 kilometrov (povprečno) ni mogoče porabiti. Če vozite 249 kilometrov na uro, kadar je to mogoče, že ne!

Podvozje je še manj novo kot motor, sicer tudi obnovljeno (volan ZF, blažilniki Bilstein), ampak štiri posamične



obese so temeljite, elegantno udobne, športno čvrste in povsem kos dvotonski teži vozila. Hočem reči, da s sedeža zlepa ne boste zaznali, kaj je pod kolesi. Če vozite s tempomatom, tudi kolesa zlepa ne zvejo, kaj vse zmore motor. In kogar vozijo po vseh pravih limuzinskega šofi-

Tudi za avtomobile velja: čim manj jih je, tem vznemirljivejši so. In jaguarjev je pri nas zelo malo. Pa vendar: ko sem se peljala z njim, se je navdušenje prelilo v spoznanje - to je zgolj avto velikega imena.



Saia

Popolnost stroja: jaguar V 12

ranja, ta celo za ABS pri zavorah, komajda zve. Čeprav se avto odlično ustavlja. Kot da tudi zavore nočejo vedeti, koliko tehta. Tako je čisto vse kot mora biti. Na avtomobilski cesti slišite kvečjemu bobnenje gum na asfaltu. Na vijugastih velja včasih tudi ročno pretakniti v 3. ali v 2. prestavo in skrbeti za ravnotežje dolgega zadka. In le, če se vam pamet toliko skisa, da hočete z jaguarjem drseti poprek čez cesto, bo žival ponorela in si osmodila kremplje na zadnjih šapah.

• • •

Torej: no smoking? To pa ne, ladies and gentlemen! Smoking jaguarju XJ 12 odlično pristaja. Še posebej, če ste se odločili sedeti samo zadaj. In če pustite, da vam odpirajo vrata. Sprostite se, uživajte! Tale Jag je en sam ter - skoraj - večer. Res je lepo, da sva se srečala.



Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: dvanaestvaljni - štirilaktini - V 60 stopinj - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 90,0 x 78,5 - gibna prostornina 5994 kubikov - kompresija 11,0:1 - največja moč 234 kW [318 KM] pri 5400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,1 m/s - specifična moč 39,0 kW [53,0 KM]/liter - največji navor 463 Nm pri 3750/min - točična gred v 7 ležajih - 2 x 1 odmična gred v glavah (veriga) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (Lucas Marelli EMS) - vodno hlajenje, 20 litrov - motorno olje 10 litrov - akumulator 12 V, 72 Ah - alternator 1960 W - uravnovana izpušna katalizatorja

Prenos moči: motor spredaj pogonja zadnji kolesi - štiristopenjski samodejni menjalnik (GM 4L80E) - položaji ročice P-R-N-D-3-2 - programa "sport" in "normal" - prestavna razmerja: I. 2,480; II. 1,480; III. 1,000; IV. 0,750; vzvratna 2,080; diferencial 3,580 - platišča 8j x 16 - gume 225/77 ZR 16 (pirelli), kotalni obseg 1,98 m - hitrost vozila pri 1000/min v IV. prestavi: 44,2 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirji - spredaj in zadaj posamične obese - spredaj trapezasto-trikotna prečna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zadaj trikotna prečna in vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica desno, pred voznikovim sedežem) - volan z zobato letvijo, servo, 2,75 zavrtljajja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4988 mm - širina 1798 mm - višina 1358 mm - medosna razdalja 2870 mm - kolotek spredaj 1500 mm, zadaj 1498 mm - rajdni krog 12,4 m - najmanjša razdalja od tal 175 mm - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1680 mm - širina (kolomci) spredaj 1530 mm, zadaj 1540 mm - višina (nad sedežem) spredaj 940 mm, zadaj 860 mm - vzdolžnica (prednji sedež) 910-1070 mm, (zadnja klopi) 900-740 mm - premer volanskega obroča 400 mm - prtljažnik (normno) 430 litrov - pasoda za gorivo 87 litrov

Teže: prazno vozilo 1985 kg - dovoljena skupna teža 2405 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1900 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,4 s - poraba goriva (ECE): 10,6/13,0/21,9 litra neosvinčene benzina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

249 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	4,3 s
0 - 80 km/h	6,2 s
0 - 100 km/h	8,0 s
0 - 120 km/h	11,4 s
0 - 140 km/h	16,1 s
0 - 160 km/h	21,8 s
0 - 180 km/h	29,3 s
0 - 200 km/h	39,8 s

1000 m z mesta:
29,2 s (179 km/h)

Meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča

Zavorna pot:

od 150 km/h	90,2 m
od 100 km/h	38,3 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
60 km/h	59,0 km/h
80 km/h	78,9 km/h
100 km/h	98,2 km/h
120 km/h	118,0 km/h

Poraba goriva

testno povprečje:
21,6 litra/100 km

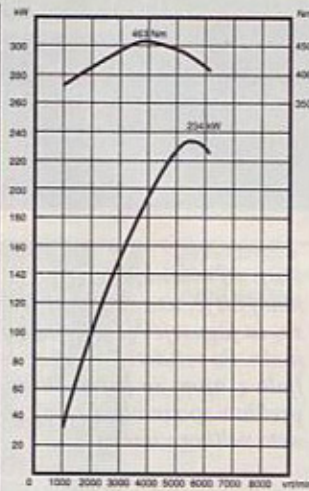


DIAGRAM MOTORJA

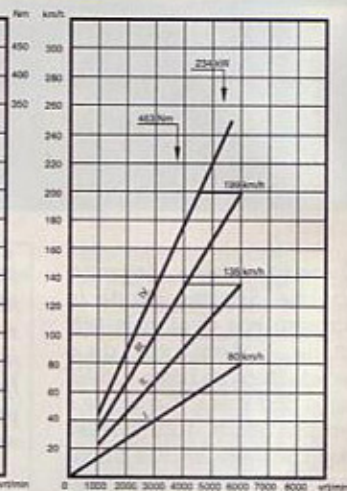


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motor in menjalnik
- končne zmogljivosti
- počutje sopalnikov
- zvočna izolacija
- oprema
- izdelava
- tradicionalnost oblike
- prestiž

Grajamo

- utesnjen voznikov prostor
- razmeroma majhen prtljažnik
- "hitri" zadek
- shema pretikanja
- nizki sedeži

Cena

170.000 DEM
(AC - Interac d.o.o.)

Končna ocena

Jaguar XJ 12 je limuzina visokega avtomobilskega razreda. Namesto modernosti ponuja legendarno neminljivost, namesto bahaške prostornosti pa pogonsko mehaniko najbolje vrste. Voziti ga pomeni šofirati, voziti se v njem pomeni sladokusje. Imeti ga - to je glavni izziv: ime tradicije, tradicija imena!