

# Kupé S DIVOKOU KOČKOU

SPORTOVNĚ STŘIŽENÁ KUPÉ POHÁNĚNÁ VÝKONNÝMI MOTORY JSOU UŽ PĚTAPADESÁT LET CHLOUBOU ZNAČKY JAGUAR. PŘIPOMEŇME SI MINULÉ GENERACE TĚCHTO ATRAKTIVNÍCH A RYCHLÝCH VOZŮ Z COVENTRY.





## Předválečná předehra

Dnes už poněkud zapomenutým předchůdcem kupé s divokou kočkou ve znaku byl unikátní automobil, který spatřil světlo světa jako výstavní exponát pro poslední předválečný londýnský autosalon. Aerodynamicky tvarovaný dvoumístný vůz s dlouhou kapotou, krátkou zaoblenou střechou, splývavou záďí a zakrytými zadními koly byl postaven na podvozku sportovního roadsteru SS 100 poháněného řadovým šestiválcem OHV o objemu 3,5 l a výkonu 125 koní (92 kW) spojeným se čtyřstupňovou převodovkou. Kupé čtyřmetrové délky s rozvorem 2,64 m a klasicky řešeným podvozkem s oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými pery mělo osmnáctipalcová drátová kola s centrální maticí, mechanicky ovládané bubnové brzdy a při pohotovostní hmotnosti kolem 1200 kg dokázalo vyvinout nejvyšší rychlost přes 160 km/h. Mělo se stát novou karosářskou verzí úspěšného – a dnes už legendárního – sportovního vozu a na londýn-

ském autosalonu byla oznámena i jeho předpokládaná cena 595 liber, jež zhruba o třetinu převyšovala cenu roadsteru. Blížící se válečný konflikt však zmařil nadějně vyhlídky tohoto atraktivního automobilu na malosériovou výrobu. Zůstalo jen u prototypu, v němž někteří viděli potenciálního konkurenta francouzské osmiválcové Bugatti 57, zatímco pro jiné – ovšem až o řadu let později – se stal předobrazem budoucích kupé značky Jaguar.

končit vývoj nového, předem avizovaného cestovního vozu. Otec automobilů Jaguar, William Lyons (1901–1985), měl mimořádně šťastnou ruku a XK 120 se stal nejen hvězdou autosalonu, ale i průkopníkem nového trendu ve vývoji sportovních vozů. Jeho hlavním trumfem byl – spolu s úchvatným vnějším designem – zbrusu nový řadový šestiválec DOHC se dvěma vačkovými hřídeli v hlavě, který z objemu 3,4 l dával solidní výkon 160 koní (118 kW) a spolu se čtyřstupňovou převodovkou umožňoval roadsteru uhanět na šestnáctipalcových kolech rychlosti přes 190 km/h. Hlavní prioritou britských automobilů byl na přelomu čtyřicátých a padesátých let lukrativní export, především do USA, ale i na starý kontinent. Vedle skalních příznivců rychlé jízdy s větrem ve vlasech však stále více potenciálních zákazníků toužilo po nefalšovaném sportovním svezení a zároveň po komfortu uzavřeného vozu. A tak se v březnu 1951 objevilo na scéně dvoumístné kupé XK 120. Převzalo podvozek roadsteru s rozvorem 2,59 m, nezávisle zavěšenými přední-

s XK 120 blízce příbuzných závodních roadsterů Jaguar C ve čtyřladvacetihodinovce v Le Mans. V červnu 1951 historicky první vítězství vybojovali Peter Walker a Peter Whitehead, po neúspěšném ročníku 1952 následovalo v červnu 1953 dvojnásobně prvenství, když dvě první místa v cíli patřila vozům Jaguar C jezdeckých dvojic Tony Rolt – Duncan Hamilton a Stirling Moss – Peter Walker.

Vraťme se ale k sériové produkci. Sportovní vozy XK 120 se vyráběly do září 1954 a celkem jich vzniklo více než 12 tisíc exemplářů, včetně necelých 2700 kupé označovaných zkratkou FHC (tedy Fixed Head Coupé). Jen necelé dvě stovky kupé měly pravostranné řízení, drtivá většina opustila výrobní linku s volantem vlevo, což vyhovovalo americkým i západoevropským zákazníkům. V polovině října 1954 měl v Londýně premiéru modernizovaný typ XK 140, při jehož vývoji byly vzaty do úvahy připomínky klientely a poznatky z provozu staršího sourozence řady XK. Především se vpředu i vzadu objevily solidní a plně funkční nárazníky nahrazující dřívější spíše jen symbolické,



Kupé SS 100



Kupé XK 140

mi koly odpruženými podélnými zkrutnými tyčemi a poháněnou zadní nápravou s podélnými listovými pery, stejně jako již zmíněný šestiválec XK o objemu 3,4 l. Nová 4,4 m dlouhá karoserie měla – podobně jako v případě předválečného prototypu – velice krátkou a výrazně zaoblenou střechu, zakrytá zadní kola a oblou splývavou záď. Celokovová karoserie měla většinu dílů z ocelového plechu, jen přední kapota, dveře a víko zavazadlového prostoru byly z hliníku. Kupé s pohotovostní hmotností 1370 kg dosahovalo rychlosti přes 190 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládlo za 10 s.

Sportovně založení jezdci však brzy žádali ještě víc, a tak automobilka za příplatek začala nabízet i ostřejší verze motoru 3,4 l naladěné na 180 nebo 190 koní (132,5 a 140 kW). Spolu s výběrem různých stálých převodů v rozvodovce si tak zákazník mohl zvolit variantu odpovídající jeho touhám a jezdeckému stylu, musel si ovšem připlatit. Zájem náročných klientů ještě znásobily triumfy

takže celková délka vozu vzrostla na 4,5 m. XK 140 dostal nové hřebenové řízení, jež se předtím osvědčilo v závodním typu C. dřívější pákové tlumiče na zadní nápravě nahradily moderní teleskopické tlumiče Girling. Dva šestivoltové akumulátory, jež byly původně před zadními koly, se přestěhovaly do předních blatníků, což spolu s mírným posunutím motoru dopředu umožnilo získat prostor pro nouzová zadní sedadla.

Nyní 2+2místné kupé XK 140 mělo oblou střechu prodlouženou o 170 mm a dveře byly o 140 mm delší, aby se cestující na zadní nouzová sedadla vůbec mohli dostat. Vítanou maličkostí byla i snadno odnímatelná klapka v přepážce mezi prostorem pro cestující a zavazadla – po jejím odejmutí mohlo kupé za předními sedadly přepravovat i delší předměty, třeba soupravu golfových holí. Šestiválcový motor 3,4 l dával v typu XK 140 standardní výkon 190 koní (140 kW), přičemž čtyřstupňová převodovka mohla být za příplatek

►

## Epocha s kódem XK

Novodobá historie sportovních vozů Jaguar se začala psát koncem října 1948, kdy návštěvníky autosalonu v londýnském Earls Courtu doslova uchvátil sportovní roadster XK 120. Poněkud paradoxní je, že tento půvabný a výkonný automobil vznikl poněkud narychlo ve snaze odvést pozornost publika od toho, že se nepodařilo včas do-



• doplněna rychloběhem renomované značky Laycock de Normanville montovaným spolu s rozvodovkou Salisbury. Elektromagneticky ovládaný rychloběh řidič zapínal a vypínal tlačítkem na přístrojové desce, výhradně při zařazeném čtvrtém převodovém stupni, přičemž během manipulace s rychloběhem nemusel ani vyšlapávat spojku.

Kupé XK 140 s pohotovostní hmotností kolem 1420 kg dokázalo – zdůrazněme, že v sezoně 1954 – překonat prestižní hranici 200 km/h a sprint z 0 na 100 km/h zvládl za necelých 10 sekund.

Jaguar XK 150 převzal podvozek svého předchůdce s rozvorem 2,59 m a také šestiválcový motor 3,4 l o výkonu 190 nebo 210 koní (140 resp. 155 kW) spojený buď se čtyřstupňovou manuální převodovkou za příplatek doplněnou rychloběhem, nebo s automatikou Borg Warner. Hlavní novinkou byly kotoučové brzdy Dunlop na všech čtyřech kolech. Celkem 4,5 m dlouhá karosérie XK 150 byla rozšířená o 70 mm, vyznačovala se širší maskou, zaoblenými boky bez prolisů, neděleným klenutým čelním sklem a u kupé také větším zadním okén-

7,6 s. Navenek tuto nejrychlejší verzi s označením XK 150 S prozrazovalo decentní chromované písmenko S vpředu nahofe na dveřích, těsně pod trojúhelníkovým větracím okénkem.

Výroba vozů XK 150 pokračovala až do října 1961 a poprvé v éře vozů XK se stalo, že právě kupé bylo nejprodávanější karosářskou verzí. Konkrétně – z 9400 vozů XK 150 bylo téměř 4500 kupé, z nichž dvě třetiny měly levostranné řízení. Z celkové produkce 30 tisíc automobilů XK 120, 140 a 150 tvořila kupé přibližně třetinu.



Kupé XK 120

Za příplatek výrobce opět nabízel ještě ostřejší motor, tentokrát naladěný na 210 koní (155 kW). Od podzimu 1956 si přišli na své i zámožní milovníci automatického provozu, kupé XK 140 se alternativně dodávalo s třístupňovou samočinnou převodovkou Borg-Warner. Do února 1957 opustilo výrobní linky v Coventry bezmála devět tisíc vozů XK 140, z nichž 2800 mělo karosérii kupé. Většina z nich – téměř dva tisíce – byla v exportním provedení s levostranným řízením, osm stovek kupé této řady mělo volant vpravo.

Na jaro 1957 byla naplánována premiéra nové řady sportovních vozů XK, mezitím však automobilku postihla krutá rána. V podvečer 12. února 1957 vypukl ve skladu pneumatik továrny na Browns Lane mohutný požár, který se rychle rozšířil i na montážní linky. Desítky rozpracovaných vozů plameny zcela zničily, dvě stovky dalších více nebo méně poškodily. Vyhořelé skladovací a montážní haly bylo nezbytné strhnout, štěstí v neštěstí spočívalo v tom, že ohnivý živel nezasáhl životně důležité partie automobilky, zejména motorárnu. Během několika měsíců se podařilo následky požáru překlenout, dodávky některých modelů se však citelně zpozdily. Týkalo se to zejména nového dvoumístného roadsteru XK 150, jenž se do výroby dostal o celý rok později, na jaře 1958. Od května 1957 se však vyráběly dvě 2+2místné karosářské verze typu XK 150, kupé a kabriolet. Právě o ně byl největší zájem ve Spojených státech, a tak dostaly přednost.

kem kabiny. V říjnu 1959 nabídku rozšířily modely poháněné větším šestiválcem 3,8 l. Ten dával ve standardním provedení 220 koní (162 kW), takže s ním 2+2místné kupé s pohotovostní hmotností 1435 kg uhánělo rychlostí až 210 km/h a z 0 na 100 km/h sprintovalo za 8 sekund.

[ V září 1975 představený Jaguar XJ-S s motorem V12 o objemu 5,3 l zamířil z kategorie sportovních vozů mezi automobily GT ]

Motor 3,8 l však existoval i v ostřejší úpravě s označením Straight-Port se třemi karburátory a novou hlavou s přímo vedenými sacími kanály většího průměru. Šestiválec, jehož úpravy navrhl Harry Weslake, dával výkon 265 koní (195 kW) a kupé uděloval největší rychlost 220 km/h, přičemž ke zrychlení z 0 na 100 km/h mu stačilo jen

## Legendární E-Type

Ženevský autosalon ve své stoleté historii zažil ledacos, nic se však zřejmě nevyrovnalo výbuchu nadšení a obdivu, který 15. března 1961 v deset dopoledne následoval po slavnostním odhalení nového sportovního kupé Jaguar E-Type. Byl to vlastně vůz snů s dlouhou zaoblenou předí, až prostopápně plovábními liniemi blatníků a řadou technických jahůdek. Základ 4,45 m dlouhého vozu s rozvorem 2,44 m tvořil samonosný skelet z plechových výtlisků, na který vpředu navazoval trubkový rám nesoucí motor a přední nápravu. Tu tvořily dvojice nad sebou umístěných trojúhelníkových ramen doplněné šikmo uloženými vinutými pružinami se sousými tlumiči.

Malý pomocný rám vzadu nesl rozvodovku a nezávislé zavěšení poháněných zadních kol na trojúhelníkových závěsech tvořených podélným a spodním příčným ramenem, přičemž roli horního příčného ramene konstruktéři svěřili hnacímu hřídeli kola. Zadní odpružení obstarávala na každé straně dvojice vinutých pružin se sousými tlumiči, vždy jedna před a druhá za hnacím hřídelem. Brzdy byly kotoučové vpředu i vzadu, patnáctipalcová drátová kola s centrální maticí nesla standardně pneumatiky Dunlop SP rozměru 185-R15.

Jaguar E-Type převzal řadový šestiválec DOHC 3,8 l o výkonu 265 koní (195 kW), zpočátku dodávaný pouze se čtyřstupňovou manuální převo-



dovkou. Dvoustupňové kupé s třetími, do strany odklápěcími dveřmi ve splývavé zádi, vykazovalo pohotovostní hmotnost 1220 kg, uhánělo rychlostí až 240 km/h, z 0 na 100 km/h dokázalo akcelarovat za 7,2 s a na 160 km/h za 16 s. Průměrná udávaná spotřeba 13 až 15 l byla jen informativní, při ostré sportovní jízdě šestiválec klidně spolykal kolem dvaceti litrů paliva na každých 100 km, takže v zádi uložená nádrž o objemu 63,5 l nebyla nijak předimenzovaná. Připomeňme, že během léta 1961 se vedle kupé objevil i roadster E-Type.

montovat nová plně synchronizovaná čtyřstupňová převodovka Jaguar, jež nahradila dřívější skříň značky Moss. V březnu 1966 v Ženevě debutovalo nové 2+2místné kupé E-Type s rozvorem prodlouženým na 2,67 m, celkovou délkou 4,68 m a zvýšenou partií střechy, takže výška vozu vzrostla z 1,22 na 1,27 m. Nové 2+2místné kupé s pohotovostní hmotností 1400 kg jezdilo nejvíce 225 km/h a jako první model léta řady mohlo za příplatek dostat třístupňovou automatickou převodovku Borg-Warner. Mezi zasvěce-

bez zajímavosti, že prodloužené kupé při této příležitosti dostalo nové, šikměji skloněné čelní sklo. Modely druhé série se navenek odlišovaly o polovinu zvětšeným oválným otvorem masky, výše umístěnými nárazníky, pod něž se přestěhovaly vpředu ukazatele směru a vzadu sdružené svítlny. Většinu změn si vynutily přísnější americké předpisy, kvůli nimž byl také výkon motoru 4,2 l v zámořské verzi snížen na pouhých 171 koní (126 kW) a vůz jen s obtížemi atakoval hranici 200 km/h, zatímco evropští zákazníci mohli ještě



Kupé E-Type V12 3. série

Oba modely byly čisté dvoustupňové a k jejich charakteristickým prvkům patřily aerodynamické kryty světlometů, jež se montovaly do léta 1967.

V říjnu 1964 byl představen inovovaný E-Type se šestiválcem převrtaným na 4,2 l, jehož výkon zůstal na úrovni 265 koní (195 kW), zlepšil se však průběh točivého momentu s maximem 412 N.m při 4000 min<sup>-1</sup>. Zároveň se začala

nými se pro vozy vyrobené od října 1964 do září 1968 užívá neoficiální označení „jedena-půltá série“.

Vozy E-Type druhé série byly představeny v říjnu 1968, zachovaly si šestiválcový motor 4,2 l a nadále existovaly ve třech karosářských provedeních – jako dvoustupňový roadster a kupé v kratší dvoustupňové i delší 2+2místné verzi. Není

vychutnávat kavalerii 265 koní (195 kW) a uhánět přes 240 km/h.

Po deseti letech úspěšné kariéry se koncem března 1971 představil Jaguar E-Type třetí generace vybavený dvanáctiválcovým motorem V12 s rozvodem OHC a čtyřicí karburátorů, který z objemu 5,3 l dával výkon 276 koní (203 kW) a mohl být spojen se čtyřstupňovou manuální převodovkou, nebo s třístupňovou automatickou Borg-Warner nové generace. E-Type třetí série se vyráběl jako dvoustupňový roadster a 2+2místné kupé, oba modely však měly delší podvozek s rozvorem 2,67 m, lehce rozšířený rozchod kol a palivovou nádrž s objemem zvětšeným na 82 l. Navzdory pohotovostní hmotnosti nad hranici 1500 kg oba vozy dosahovaly rychlosti 240 km/h a sprint z 0 na 100 km/h absolvovaly za 6,5 s.

Stále přísnější ekologické předpisy v zámoří, ale i v Evropě si vynutily postupné snížení výkonu dvanáctiválce až na 240 koní (177 kW), na pohled patrnou změnou byla na jaře 1973 montáž nově-



Kupé E-Type 1. série



ho výfuku se dvěma výstupy místo dřívějších čtyř. Výroba kupé byla ukončena v září 1974, poslední roadstery opustily výrobní linku v únoru 1975. Z celkové produkce 72 507 vozů Jaguar E-Type všech sérií bylo 38,5 tisíc kupé, z nichž jen 7297 poháněl motor V12. Kratších dvoumístných kupé se šestiválcovými motory 3,8 a 4,2 l vzniklo přes 20 tisíc, delších 2+2místných kupé poháněných šestiválcem 4,2 l bylo necelých 11 tisíc.

## Na dlouhé cesty

V září 1975 mělo premiéru zcela nové čtyřmístné kupé Jaguar XJ-S využívající podvozkové skupiny sedanů řady XJ a dvanáctiválcový motor. Vůz s rozvorem náprav 2,59 m a celkovou délkou 4,87 m byl postaven tak, aby plnil stávající i připravované americké bezpečnostní předpi-

V červnu 1981, po vyrobení 15 tisíc verzí XJ-S, byl představen inovovaný model s označením XJ-S HE, což byla zkratka výrazu High Efficiency (vysoká účinnost). Týkala se samozřejmě motoru, který dostal nové hlavy řad válců se specifickým tvarem spalovacích prostorů „May-Fireball“ podle návrhů, které vytvořil ve Švýcarsku žijící konstruktér Michael May. Výsledkem byl vyšší výkon a zároveň o něco snížená spotřeba paliva. Výkon dvanáctiválce vzrostl na 295 koní (217 kW) a XJ-S HE se tehdy stal nejrychlejším automobilem světa se samočinnou převodovkou – dokázal flirtovat s hranicí 250 km/h.

V září 1983 nabídku rozšířily hned dvě novinky. Kupé XJ-S 3,6 dostalo jako první vůz své značky zcela nový řadový šestiválec DOHC o objemu 3,6 l a výkonu 225 koní (166 kW) spojený s pětistupňovou manuální převodovkou Getrag,

mezi prvními v mistrovství světa značek v sezónách 1987, 1988 a 1991, ale také dvě vítězství ve čtyřadvacetihodinovce v Le Mans v letech 1988 a 1990, jimiž značka Jaguar navázala na triumfy v Le Mans z let 1951, 1953 (oba s typem C), 1955, 1956 a 1957 (všechny tři s typem D).

Na přelomu let 1989 a 1990 se automobilů Jaguar stala součástí koncernu Ford a po poněkud nejistém pětiletém reprivatizačním období získala solidní ekonomické zázemí. V lednu 1990 mělo v Bruselu premiéru ostře nabroušené kupé XJR-S s motorem V12 zvětšeným na 6,0 l a naladěným na 318 koní (234 kW). Vůz vybavený třístupňovou automatickou převodovkou a opatřený nepřehlédnutelným křídlem na zádi uhněl na šestnáctipalcových kolech přes 250 km/h.

V květnu 1991 prošlo kupé výraznou modernizací, bylo změněno téměř 40 % karosářských



Polokabriolet XJ-SC



Kupé XJ-S V12

sy a z kategorie sportovních vozů zamířil mezi automobily třídy GT (Gran Turismo) určené k rychlým a komfortním jízdám na dlouhé vzdálenosti. Vývoj kupé nové generace začal koncem šedesátých let, ideové návrhy karoserie vytvořil Malcolm Sayer, autor půvabných linií vozu E-Type, který však v roce 1970 v pouhých třiapadesáti letech zemřel. Design kupé XJ-S dokončili stylisté italského studia Vignale. Zakladatel automobilky Sir William Lyons, povýšený do šlechtického stavu počátkem roku 1956, odešel v roce 1972 ve svých jednasedmdesáti letech na odpočinek a kupé XJ-S se stalo prvním vozem Jaguar představeným v nové éře.

Dvanáctiválec 5,3 l byl tentokrát opatřen nepřímým elektronickým vstřikováním paliva a v evropském provedení dával výkon 289 koní (212,5 kW). Zákazník si zpočátku mohl vybrat mezi čtyřstupňovou manuální převodovkou a třístupňovou automatikou, v obou případech kupé uhnělo rychlostí až 240 km/h a srintovalo z 0 na 100 km/h za 7 až 7,5 s. Asi po roce však ručně řazená převodovka v tichosti z nabídky zmizela a zůstala jen samočinná převodovka. V americké verzi měl motor V12 výkon 247 koní (182 kW) a uděloval kupé XJ-S s pohotovostní hmotností 1780 kg největší rychlost přes 230 km/h.

s nímž dosahovalo rychlosti přes 230 km/h a z 0 na 100 km/h akceleroval za necelých 8 s. Pod označením XJ-SC se objevil dvoumístný polokabriolet s pevnými rámy dveří a oken a s bezpečnostním obloukem tvořeným středními sloupky karoserie nahoře propojenými robustní příčkou. Technologicky náročnou výrobu karosérii se dvěma odnímatelnými střešními panely nad hlavami řidiče a spolujezdců a zadní skládací plátnou částí střechy automobilka svěřila specialistům firem Park Street Metal a Tickford. Zpočátku se model XJ-SC prodával jen se šestiválcem 3,6 l, v létě 1985 se však dočkal i montáže motoru V12 o objemu 5,3 l. Na jaře 1988 pak polokabriolet nahradil zcela otevřený vůz bez ochranného oblouku, jehož funkci převzal rám čelního okna.

V první polovině osmdesátých let si kupé XJ-S získalo sportovní image na závodních tratích mistrovství Evropy cestovních vozů. Tým TWR, který vedl Tom Walkinshaw, nasazoval patřičně upravená kupé XJ-S od roku 1982 a v sezóně 1984 vybojoval evropský titul. V dalších letech byl Walkinshaw strůjcem úspěchů značky Jaguar v závodech sportovních vozů skupiny C, do nichž nasazoval vozy poháněné sedmilítrovým motorem V12, na jejichž konstrukci pracoval někdejší konstruktér vozů formule 1 Tony Southgate. Především připo-

dílů (zadní blatníky, dveře, střecha...), hlavní tvary vozu však záměrně zůstaly zachovány. Autorem faceliftu byl stylist Geoff Lawson, kupé s vodorovně umístěnými zadními skupinovými světly se nadále označovalo zkratkou XJS, nyní už bez pomlčky před S. Modernizované kupé dostalo větší šestiválec 4,0 l o výkonu 235 koní (173 kW) spolu s pětistupňovou manuální převodovkou, nebo se čtyřstupňovou automatikou. Na podzim 1991 se v nové karosérii objevilo i špičkové kupé XJR-S, jehož šestilítrový motor V12 posílil na 333 koní (245 kW) těsně předtím, než tento okřídlený model zmizel v sezóně 1992 ze scény.

Další inovace následovala na jaře 1992, kdy byl původní motor V12 o objemu 5,3 l nahrazen dvanáctiválcem 6,0 l nabízejícím 308 koní (227 kW) spojeným se čtyřstupňovou samočinnou převodovkou GM Hydra-Matic. Šestilítrová verze kupé XJS dosahovala rychlosti až 260 km/h a sprint z 0 na 100 km/h zvládla za necelých 7 s.

Poslední kupé XJS opustila výrobní linku počátkem dubna 1996, za více než dvacet let jich spatřilo světlo světa 71 tisíc. Štafetu převzal o poznání sportovněji laděný Jaguar XK8 poháněný čtyřlitrovým motorem V8.

Jan Tuček