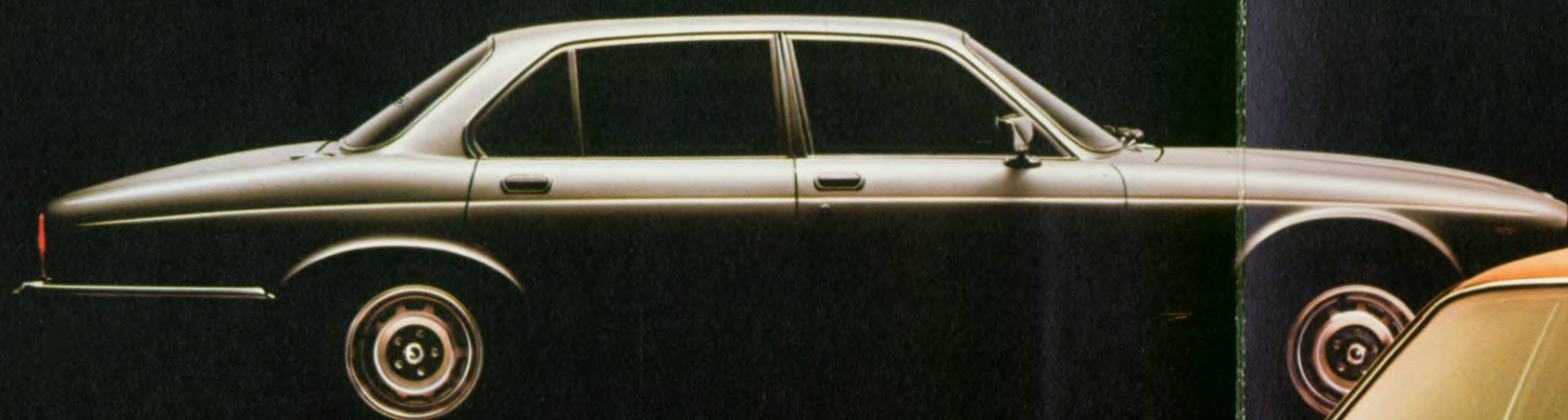


JAGUAR







De fijnste auto ter wereld

Als u door dit boek bladert, maakt u niet alleen kennis met de nieuwe Jaguar Series III, maar wordt u ook nauw betrokken bij alles wat met Jaguar te maken heeft. Zo voelt u de kracht van de 6 cilinder of V 12 motoren. Zo ruikt u bijna de geur van het leer.

Maar neemt u eerst even de tijd om het koetswerk van de nieuwe Series III eens goed te bekijken. Oud en nieuw zijn op schitterende wijze tot een nieuwe eenheid gevormd. Bij nauwkeurige beschouwing ziet u dat de nieuwste wijzigingen tot stand zijn gekomen zonder enige afbreuk te doen aan de klassieke lijnen van de Series II.

Het uitgangspunt van de Jaguar ontwerpers was te verbeteren, wat eigenlijk niet te verbeteren viel. Door een roemrijke historie in de racerij en wetende wat Jaguar-rijders als luxe beschouwen kunnen zij zich niet alleen op het voor de hand liggende, maar ook op het detail concentreren.

Het beste ontwerp is het resultaat van honderden uren nauwgezette arbeid met aandacht ook voor het kleinste detail. En bij het

perfectioneren van die details heeft Jaguar gestreefd naar sportieve elegantie door eenvoud van lijn.

Zo is de daklijn enigszins gewijzigd. Het dak is iets hoger, vlakker en smaller. De gebogen lijnen van de zijruiten worden fraai herhaald in de ronde lijnen van de flanken.

De voor- en achterraut zijn vlakker en groter. Zonder dat dit het karakteristieke uiterlijk heeft aangetast. Ook de raamstijlen zijn veranderd, waardoor de luchtstroom van dak naar carrosserie nog iets verbeterd is.

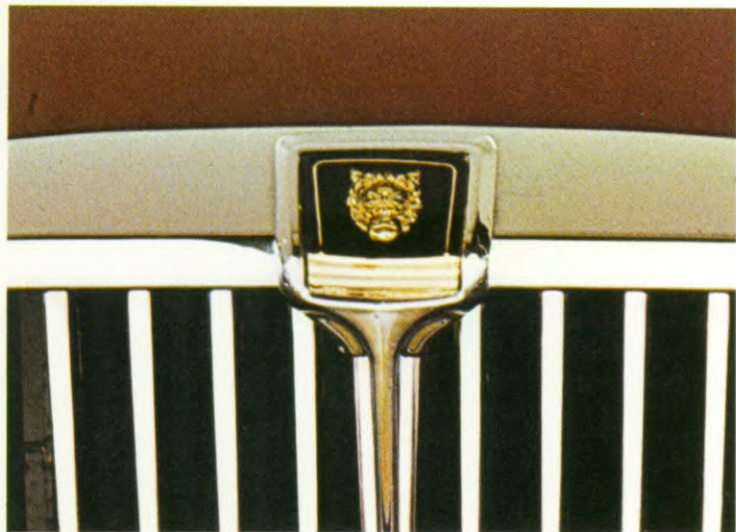
De kleine raampjes in de voorportieren zijn vervallen.

Het resultaat van deze verbeteringen is niet alleen een fraaier uiterlijk, maar ook een lichter interieur, verbeterd zicht en een verdere vermindering van windgeruis.

De Series III is een logische verdere ontwikkeling van zijn voorgangers: een voortdurende verbetering van de klassieke carrosserievorm plus het overtreffen van de bestaande normen op het gebied van luxe, prestaties en veiligheid.







9



10



11

1. Moderne verzonken deurhendels passen mooi bij de vorm van de portieren.
2. Sterke halogeen koplampen.
3. De beklede voorbumpers beschermen de carrosserie beter en bevatten de clignoteurs.
4. De nieuwe achterlichten vullen de ruimte tussen het achterspatbord en de koffer.
5. De buitenspiegels worden elektrisch bediend vanaf de bestuurdersplaats.
6. De mooie nieuwe wielafwerking onderstreept de strijdvaardige indruk van de grote spoorbreedte.

7. Zijclignoteurs voor verkeer dat van opzij nadert.
8. Door de nieuwe daklijn is er meer hoofdruimte en een groter glasoppervlak.
9. Klassieke maar nieuwe grille en mooie naamplaatjes.
10. De gemakkelijk toegankelijke kofferruimte is zeer royaal van afmeting.
11. Speciaal koffertje met gereedschap.

Op grond van zijn praktische en technische verdiensten staat de Jaguar Series III op eenzame hoogte.

Het is meer dan een auto.

Het is een object dat geen enkel compromis toestaat, als het om kwaliteit gaat.

Voor wat betreft afwerking, comfort en pure technische artistiekte geeft Jaguar nieuwe maatstaven voor de autoindustrie. Maar het allerbelangrijkste kan eigenlijk niet beschreven worden. Dat is het gevoel dat u krijgt, als u hem start.

De wagen is plotseling iets dat leeft.

Altijd snel.

Altijd beheerst.

Net als een kat.

Niet vreemd bij het zien van de naam:

JAGUAR.

Een Jaguar is moeilijk te verbeteren.

Altijd beschouwd als één van de beste auto's ter wereld.

Zo niet de beste.

Maar wij geloven, dat wij er toch in geslaagd zijn.

Niet door verandering ter wille van de verandering.

Maar door vele verbeteringen die het merk nog dichterbij perfectie brachten.

De meeste van deze verbeteringen hebben te maken met techniek en prestaties, die elders in dit boek besproken worden.

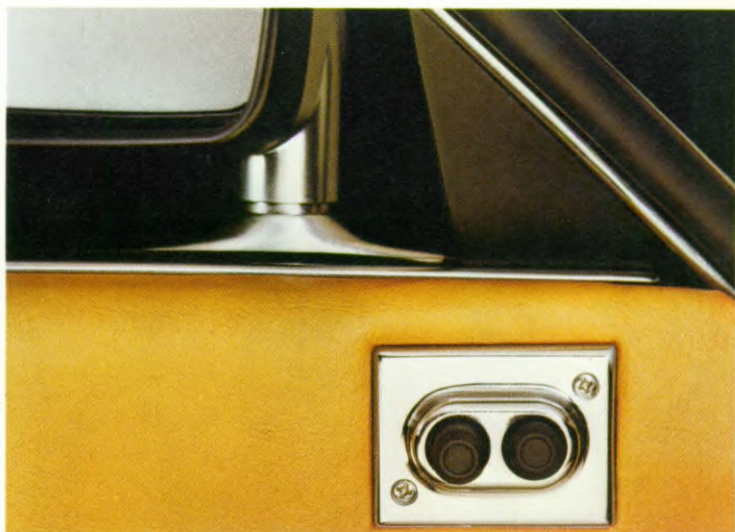
Het comfort en de bediening zijn eveneens verbeterd.

Verder enkele uiterlijke wijzigingen, waarvan er hier een aantal afgebeeld zijn.

JAGUAR



1



5



2



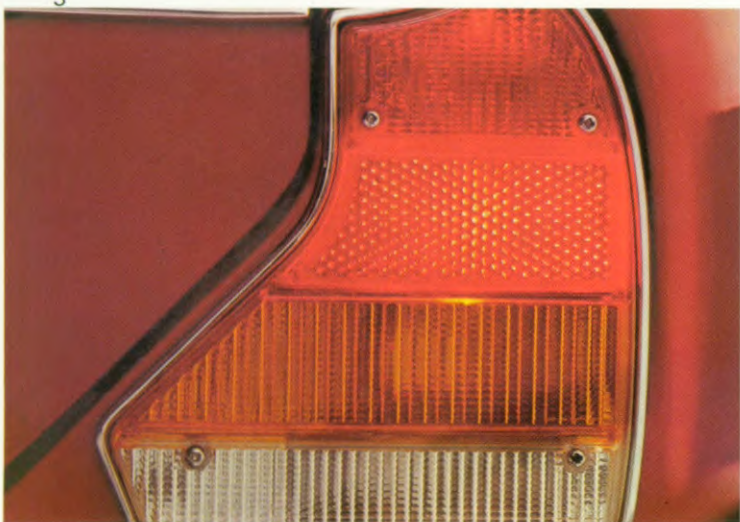
6



3



7



4



8



JAGUAR



Het verschil tussen een kat en een muis

Het is duidelijk, dat als u geen compromis sluit bij de keuze van een auto u ook wat betreft de motor geen compromis wilt. En hier zit misschien wel het grootste verschil tussen Jaguar en andere auto's van die klasse.

De buitengewone technische perfectie van de Jaguar motor is bekend genoeg.

Met een grotere erfenis op het gebied van races dan welke andere hedendaagse in serie vervaardigde motor ter wereld. Evenals de andere autoproducenten heeft Jaguar het probleem gekend van het bouwen van motoren, die aan de strenge overheidseisen t.a.v. luchtverontreiniging moesten voldoen.

De meeste autofabrikanten hebben hun toevlucht gezocht in verlaging van het vermogen om aan de eisen te voldoen, bijgevolg zijn vele wagens nu trager. Jaguar heeft daarentegen een doorbraak gemaakt bij het ontwerp—in het bijzonder t.a.v. de precisie van de brandstofdosering. De beide nieuwe Jaguar motoren hebben meer vermogen dan hun voorgangers.

De 4,2 motor

De 4,2 motor heeft een acceleratie van 0-100 km/uur in 10,1 seconde. Evenals bij de V12 heeft men bij de 4,2 6 cilinder lijnmotor royaal gebruik gemaakt van aluminium om het gewicht te verlagen en de warmteafvoer te verbeteren. De aluminium cilinderkop heeft de klassieke halfbolvormige verbrandingskamers met twee bovenliggende nokkenassen voor een nauwkeurige klepbediening. Het Lucas-Bosch L-Jetronic benzine-inspuitingssysteem geeft de motor het juiste benzine-luchtmengsel, waardoor er een vollediger verbranding is. Het resultaat is een verrassende combinatie van vermogen, soepelheid en zuinigheid.

De V12 5,3 motor

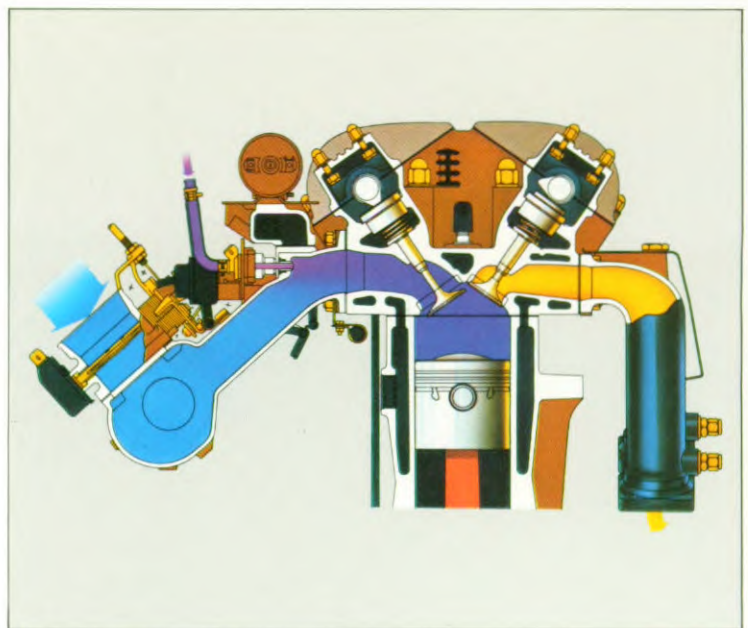
0-100 km/uur in 7,6 seconde. Topsnelheid 225 km/uur. Jaguar was de eerste, die een V12 motor gebruikte als krachtbron voor een in serie gebouwde vierdeurs personenwagen, omdat deze motor technisch gezien perfect gebleken was. Deze ontwikkeling leidde tot de creatie van één van de meest opwindende wagens ter wereld. Men bekommerde zich niet om de prijs. Het vermogen is groots. De reserve aan kracht is bijna onbegrensd. Maar het gemak waarmee het allemaal gaat, kan men alleen zelf ervaren.

A. Het systeem van benzine-inspuiting, gezamenlijk ontwikkeld door Jaguar, Lucas en Bosch is een voortzetting van Jaguars pionierswerk met dit verfijnde systeem. Jaguar gebruikte bij races als eerste succesvol motoren met benzine-inspuiting.

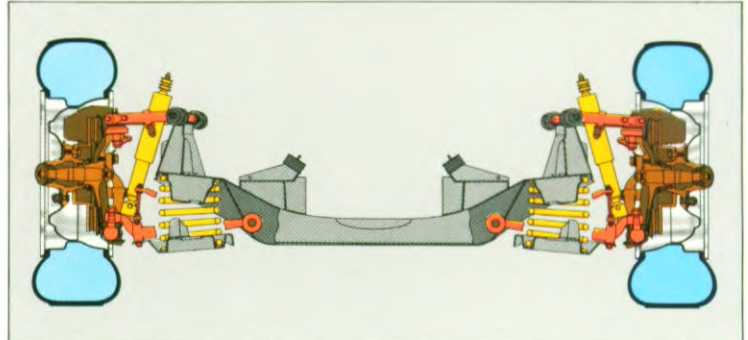
B. Het gemak waarmee men met een Jaguar hoge gemiddelde snelheden behaalt en het onberispelijke functioneren dat bij testomstandigheden bleek, zijn gedeeltelijk te danken aan de met behulp van de computer ontworpen anti-duik karakteristiek van de voorwielophanging, waardoor dat gevaarlijke naar beneden duiken van de voorkant, dat bij minder uitgekiende constructies voorkomt, vermeden wordt.

C. De achterwielophanging van Jaguar is door andere beroemde autofabrikanten nagemaakt, maar nooit geëvenaard. Het is uniek hoe de wielbewegingen zeer nauwkeurig beheerst worden en hoe het geluid van de weg gedempt wordt. De wielophanging is onafhankelijk. Elk wiel is voorzien van twee schroefveren en twee schokbrekers. Een zware dwarsstabilisator brengt het overhellen van de carrosserie tot een minimum terug.

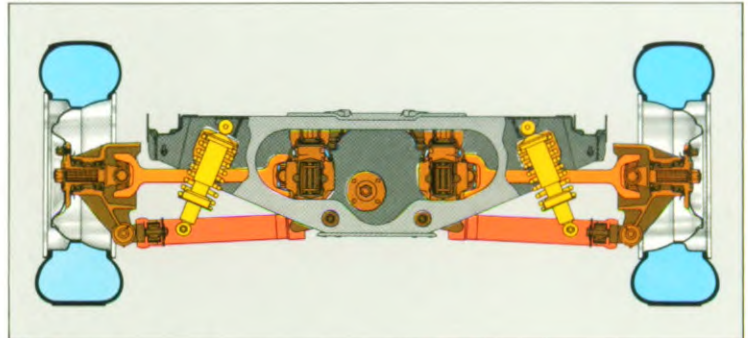
D. Jaguar introduceerde als eerste ter wereld schijfremmen. Andere autofabrikanten werden door de schijfremmen van de Jaguar racewagens, die record op record braken, genoodzaakt hun remsysteem te herzien. De schijfremmen op de nieuwe Jaguars zijn de beste, die wij ooit toegepast hebben. Zij zijn afgestemd op het wielophangingssysteem, bestand tegen zeer frequent remmen op elk wegdek zonder het minste protest.



A.



B.

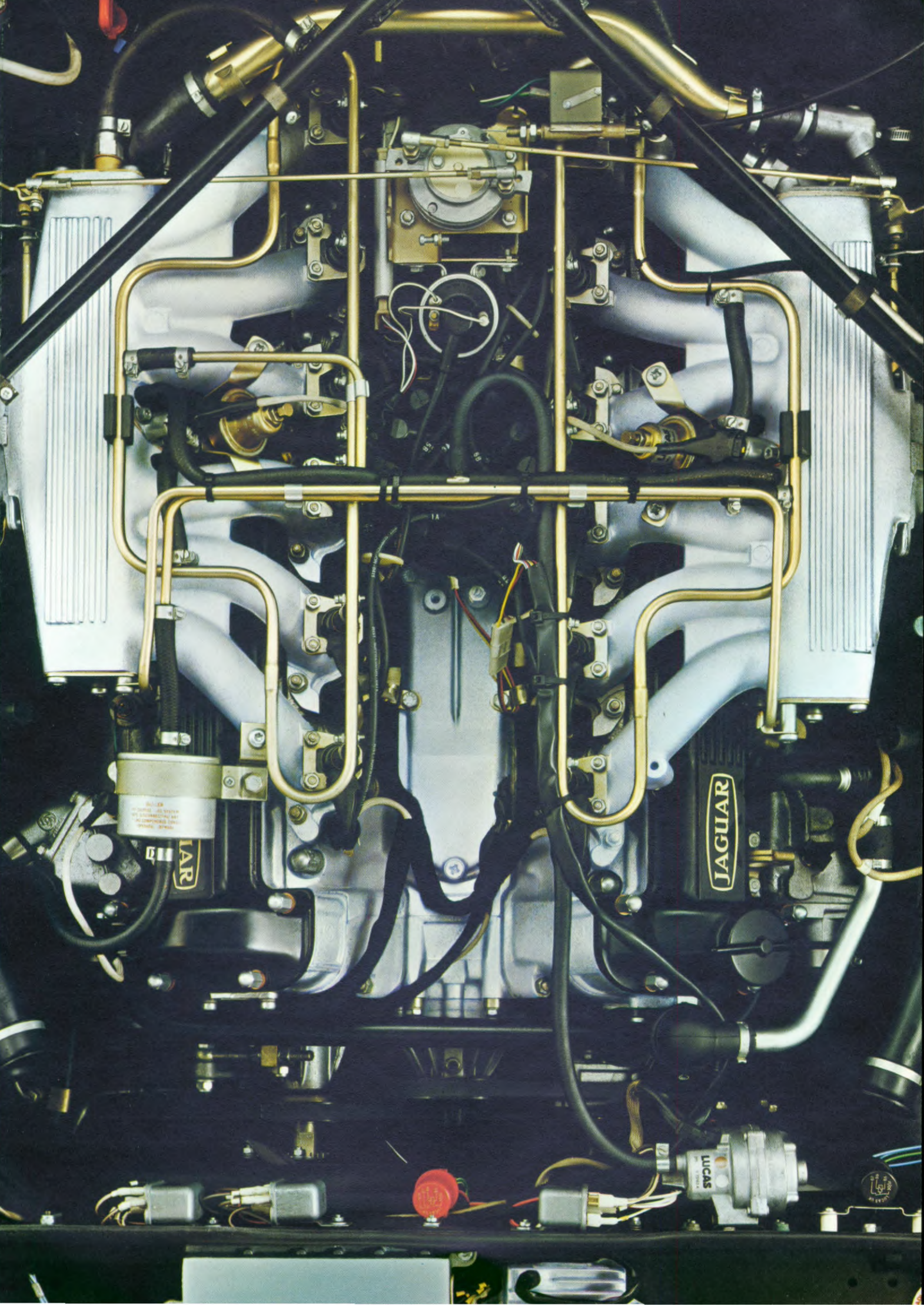


C.

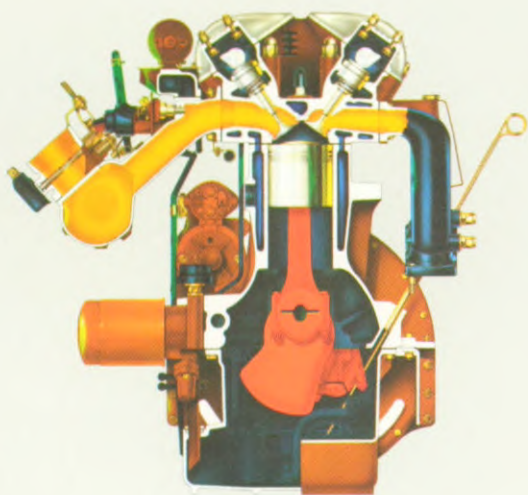


D.

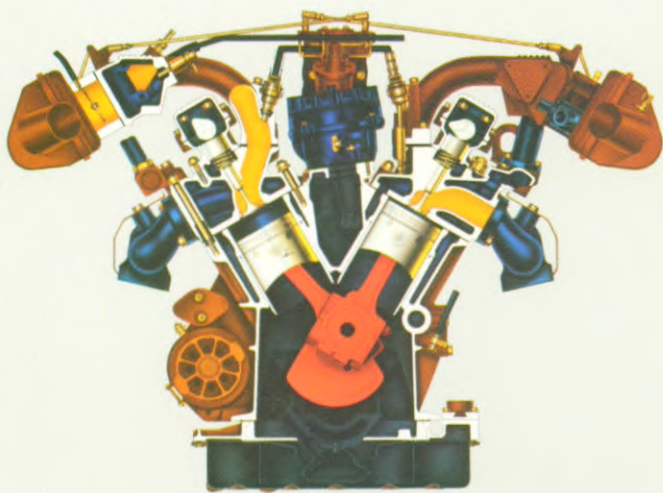
JAGUAR



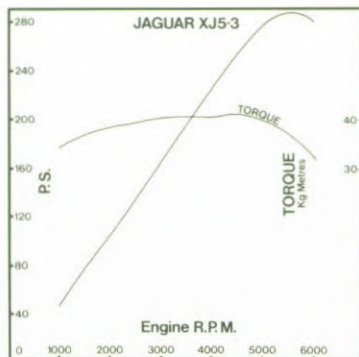
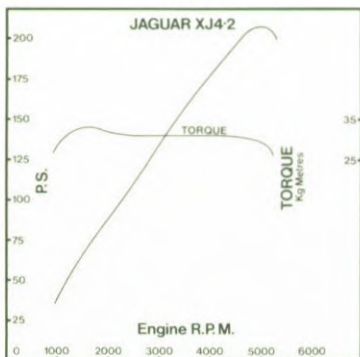




De 4,2 motor



De V12 5,3 motor



Wij schrijven een boek over elke auto, die we testen

Vanaf het eerste assemblagestadium heeft elke auto zijn eigen dossier. Het is een rapport van het stap voor stap bijhouden van honderden verschillende assemblagehandelingen en -inspecties. Het dossier wordt afgetekend en goedgekeurd bij iedere produktiefase. De meest uitgebreide test is misschien wel de roadtest. Het is twee uur in de middag. Het is ijskoud en het regent. Aan de kant van de weg staat een Jaguar. Niet de slanke wagen die men gewoonlijk ziet, maar een auto zonder grille en voorbumper. Ernaast staat een eenzame figuur met een notitieblok in zijn hand. Het is een Jaguar inspecteur die zijn taak toegewijd vervult bij het eerste deel van de uitgebreide roadtest, die iedere Jaguar moet afleggen.

En nu zijn we toe aan de laatste stadia van het autodossier. De roadtest bestaat uit twee gedeelten en vereist de bekwaamheid van twee verschillende inspecteurs. De afstand bedraagt zo'n 20 km en het duurt alles bij elkaar vijf kwartier.

De eerste rit is 13 km lang en gaat over verschillende soorten wegen; autoweg, bochtige wegen, over slecht wegdek en in druk stadsverkeer. Elke auto wordt helemaal grondig bekeken als laatste controle in het assemblageproces.

Dag en nacht, goed of slecht weer, de testen gaan door. Tenslotte is dit precies de behandeling die de wagen in de praktijk zal krijgen.

Op vastgestelde punten wordt gestopt en worden opnieuw controles uitgevoerd. Een rammeltje onder de motorkap, even overslaan van de motor, kleine punten die op de produktielijn niet gezien zijn worden allemaal genoteerd. Dan wordt de auto naar Browns Lane teruggedragen.

Hier worden de foutjes eruit gehaald. Geen moeite is teveel voor een Jaguar. En dat is nauwelijks verwonderlijk na alle zorg die tot dusver aan de bouw van de auto besteed is.

Er gaat een verhaal dat een leerling zich vrijwillig op gaf om dwars op de motor te gaan liggen. De motorkap werd neergelaten en de auto werd rondgereden om zodoende een minitieuze rammeltje van de motor te kunnen ontdekken.

Als de gebreken verholpen zijn, neemt een tweede inspecteur de wagen mee voor een rit van 7 kilometer. Er zijn drie routes uitgestippeld. Elke route kent alle mogelijke rijomstandigheden. Halverwege wordt de auto voor een laatste controle tot stilstand gebracht en als de inspecteur tevreden is, rijdt hij terug naar de fabriek.

Hier wordt een laatste elektrische controle verricht. En als tenslotte de wagen elk onderzoek doorstaan heeft, wordt de laatste hand eraan gelegd.

Natuurlijk worden er van tijd tot tijd nog uitgebreider testen gedaan. Steekproefsgewijs ondergaan de auto's intensieve veiligheidsproeven en prestatieritten.

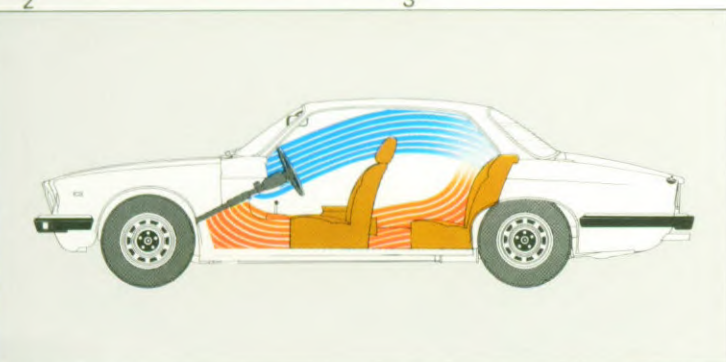
Maar de meest kritische beoordeling komt van de produktie en kwaliteitsdirecteuren van Browns Lane.

De traditie volgend van Sir William Lyons komt een directeur af en toe onverwacht, kiest een auto uit en maakt er een intensieve proefrit mee.

Door al deze nauwkeurige controles is elke Jaguar, die de fabriek verlaat, uitzonderlijk betrouwbaar en veilig.

JAGUAR





De beste te zijn betekent goede rijeigenschappen, maar ook groot rijcomfort

Bij de meeste wagens is dat geen eenvoudige opgave. Maar bij de Jaguar is het een feit. De motorprestaties zijn iets bijzonders en zelfs stationair draaien is al opwindend. De buitenwereld bestaat niet meer. Het comfort en de luxe hebben de beslotenheid van uw eigen zitkamer. Als u op uw gemak gaat zitten in de met de hand gemaakte lederen stoelen en kijkt naar het met de hand gemaakte notenhouten dashboard is het een geruststellend gevoel, dat tenminste één autofabrikant nog rekening houdt met de menselijke factor. Geen geschreven tekst kan volledig duidelijk maken wat het betekent om in een Jaguar te zitten. Maar wij kunnen u op z'n minst een idee geven van wat u te wachten staat.

Het zitgedeelte

Jaguar plaatst u en uw mede-inzittenden in weelderige luxe. Met een volledige vijfpersoons accommodatie. De brede banen van de zittingen garanderen een maximum aan comfort met een goede steun voor het lichaam. Tezamen met de juiste hoogte, doordat er meer hoofdruimte is. De achterbank is geschikt voor twee of drie personen. Als extra comfort is er in het midden een armsteun. De twee voorstoelen hebben een verstelbare lendesteun. Dit betekent dat u de stoel precies naar uw behoefte kunt verstellen, zodat vermoeidheid op langere reizen zoveel mogelijk tegengegaan wordt. De hoofdsteunen zijn gewijzigd. Zij bevinden zich nu dicht bij het hoofd, hetgeen comfortabeler is en veiliger bij een eventuele botsing.

Elektrische hoogteverstelling
Een druk op de knop en u kunt uw stoel automatisch in hoogte verstellen.

Deze voorziening voor de bestuurdersstoel is standaard op de 5,3.

Elektrische ruiten

Alle huidige Jaguars hebben elektrische ruiten, waarvan de bediening verder verfijnd is. Uw passagiers kunnen hun ruiten onafhankelijk van elkaar bedienen. Voorheen stopte die ruit, als de bestuurder de zijne inschakelde.

Op afstand bediende elektrische buitenspiegels

Gemak is niet het enige pluspunt. Het is ook waardevol voor uw veiligheid. Terwijl u rijdt, kunt u de spiegels elektrisch in alle standen verstellen. Voor rijden bij nacht heeft de binnenspiegel een anti-verblindingsstand. Met twee schakelaars kunt u de spiegels zowel horizontaal als verticaal verstellen. Zonder dat u maar een centimeter hoeft te gaan verzitten.

De ruit met een eigen geheugen

Om de accu niet langer dan noodzakelijk te belasten heeft de verwarmde achterrauit een tijdschakelaar. De schakelaar wordt zoals gewoonlijk met de hand bediend, maar na ongeveer 15 minuten schakelt de verwarming vanzelf uit.

Gekleurd glas

Gekleurd glas is standaard, waardoor schittering en warmte aanzienlijk verminderen.

1. De automatische versnellingsbak wordt bediend door de traditionele slanke en elegante hendel.

2. De Jaguar heeft zeer volledige instrumenten, terwijl er bovendien een uitgebreid paneel met waarschuwinglampjes is.

3. De middenarmsteun tussen de voorstoelen bevat een groot opbergvak.

4. Volledig automatische air-conditioning.

*speedcontrol niet standaard verkrijgbaar op Jaguar.





10 Uitstroomopeningen voor verwarming en ventilatie

Hoe het weer buiten ook is, binnen is de temperatuur altijd aangenaam.

Het verwarmingssysteem heeft 10 uitstroomopeningen en 3 ventilatorsnelheden, zodat de verwarming aan alle weersomstandigheden kan worden aangepast.

Ventilatie-openingen aan weerszijden van het dashboard kunnen gebruikt worden voor het ontwasemen van de zijruiten, terwijl de ventilatie langs de voorruit continu doorwerkt. In overeenstemming met Jaguars houding geen compromissen te sluiten, heeft het achtercompartiment een aparte bediening voor de verwarming en ventilatie.

„Kies uw eigen temperatuur“ air-conditioning

Het geheel automatische air-conditioningssysteem geeft u de mogelijkheid een temperatuur te kiezen met een verschil van 6° tussen de hoogste en de laagste temperatuur.

Dit systeem geeft u de keuze uit, in de eerste plaats, een geheel automatische werking met uitzondering van de ventilatie-openingen in het dashboard.

Verder is er, naast de automatische bediening, een ventilator met twee snelheden. In de derde plaats is er een defroster, waarbij het grootste gedeelte van de luchtstroom op de voorruit wordt gericht en een klein gedeelte op de voeten.

Temperatuur- en ventilatorsnelheden worden gestuurd door speciale voelers. En dat is nog niet alles. De wagen is voorzien van een apparaat waarmee vocht aan de lucht onttrokken wordt, waardoor de kans op beslagen ruiten nog kleiner wordt.

Het geluid, dat we eruit haalden

De Series III is één van de stilste wagens. Dat is gedeeltelijk te danken aan de motor en de carrosserieconstructie. Maar het is evenzeer te danken aan het ontwerp van het interieur. De vloerbedekking van geschoren tapijt is voorzien van een gevormde geluidabsorberende onderlaag. De fiberglas dakbekleding is gevormd en direkt tegen het dak aangebracht, zodat een effectieve warmte- en geluidsisolatie ontstaat.

Het geluid, dat we erin deden

Misschien is het geluid dat we eruit gehaald hebben wel belangrijker dan het geluid dat we erin gedaan hebben!

Eén van de fijnste dingen van de Jaguar is immers, dat hij zo stil is. Het luisteren naar de radio of naar muziek is een waar genot. Iedere auto is uitgerust met vier luidsprekers, twee voor en twee achter.

De elektrische antenne schuift automatisch in en uit.

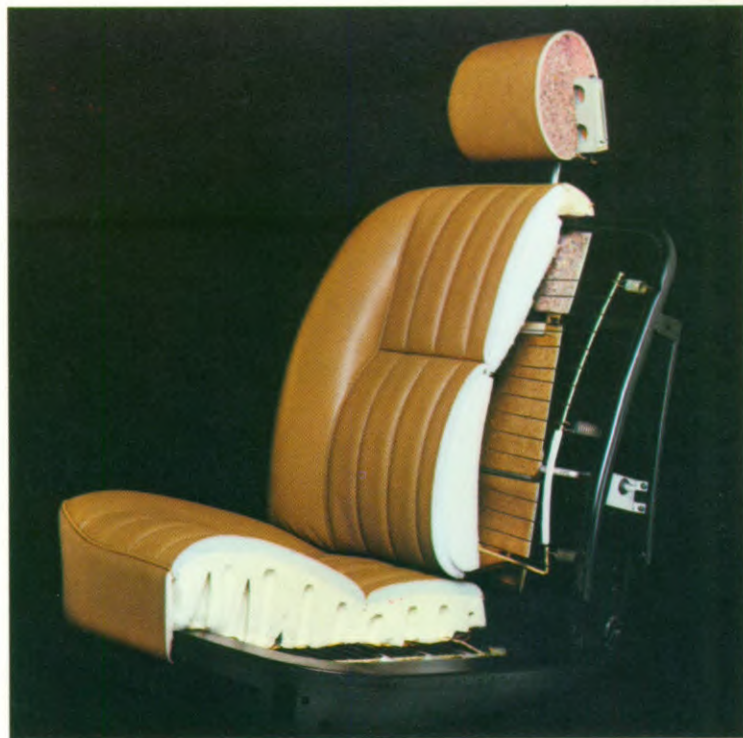
Natuurlijk geven we er de voorkeur aan, dat uzelf uw favoriete radio- en cassettesysteem uitzoekt.

Het sluiten van de portieren met een schakelaar

De Jaguars zijn uitgerust met een centraal afsluitsysteem.

Alle vier de portieren kunnen van binnenuit of door de sleutel in het voorportier om te draaien worden afgesloten.

Wanneer u de auto opent, gaan alle deuren van het slot, terwijl het kofferdeksel gesloten blijft.



5.



6.



7.



8.



9.

5. De met de hand gemaakte leren stoelen van de Jaguar waren moeilijk te verbeteren. In ons laatste model hebben wij de stoelen voorzien van een verstelbare lendesteun, waardoor zij geheel aan uw lichaamsvorm kunnen worden aangepast.

6. De voorstoelen kunnen praktisch in iedere zitpositie versteld worden. Het verstellen van de stoel gaat gemakkelijk en veilig door de elektrische bediening.

7. Knop voor de verstelbare lendesteun.

8. De hoofdsteunen zijn iets naar voren geplaatst en geven betere bescherming.

9. Wanneer het notenhouten handschoenenkastje geopend wordt, klapt er automatisch een make-up spiegeltje omhoog.

JAGUAR







Voorbeeldig vakmanschap

In de zagerij en de houtbewerkingsafdeling van Jaguar is een kleine donkere kamer, zoiets als een wijnkelder. De overeenkomst met een wijnkelder is dat wat hier bewaard wordt even waardevol is als goede wijn.

Op het eerste gezicht lijken de kostbare voorwerpen van weinig waarde te zijn. Flinterdunne stroken van gevlamd hout liggen in kleine stapels opgeslagen. Maar deze eerste indruk is helemaal fout, omdat deze saaie houtstapels het zeldzame notehouten fineer bevatten, waarvan uiteindelijk het glanzende dashboard van de Series III gemaakt wordt.

Hier geen toevallige keus. Mannen met net zoveel jaren ervaring als de bomen, waarvan het fineer met de hand afgehaald wordt, jaarringen hebben, kiezen en keuren ze. Twee bijna identieke stukken fineer van hetzelfde deel van de boom worden met het ene eind tegen het andere eind aangelegd, zodat de linkerzijde van het Series III dashboard feitelijk het spiegelbeeld is van de rechterzijde. Het netelige probleem van het handschoenenkastje wordt opgelost door een stuk fineer uit te zoeken met exact dezelfde nerf en dit zo te snijden dat het fineer van het kastje volledig overeenkomt met dat van het dashboard.

Vervolgens wordt het fineer op het fijnst verkrijgbare berkehout gelegd. Om de kans op splijten bij de laatste afwerking te verminderen, wordt een beschermende fineerlaag aan boven- en onderkant van het berkehout aangebracht. De diverse lagen worden nu met een speciale lijm bestreken. Op dit punt neemt de machine het van de mens over.

Bijna zonder geluid worden de fineerlagen onder hoge druk 12 minuten lang samengeperst.

Het dashboard, dat nu al veel gelijkenis vertoont met het eindprodukt, gaat vervolgens naar de afdeling waar de laatste werkzaamheden plaatsvinden. Hier zaagt de houtbewerker de ruimten uit voor de instrumenten, die later geplaatst worden. Nu begint het drie weken durende proces van schuren en polijsten. Elk dashboard krijgt vier laklagen. Elke laag moet eerst drogen, wordt vervolgens geschuurd en dan opnieuw met de hand gelakt. Na een laatste polijsting wordt de nerf diepglanzend zichtbaar. Maar uiteindelijk zijn de glanzende warmte en de rijkheid van het hout het resultaat van de bekwaamheid van de Jaguar vakmensen. Zij hebben iedere Series III iets bijzonders gegeven dat hem onderscheidt van alle andere auto's en ook van alle andere Jaguars.

Het is een feit dat door het persoonlijk uitzoeken van het hout geen twee auto's de fabriek verlaten, die identiek zijn.

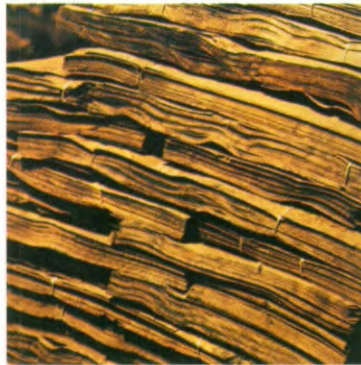
Een wereld van stilte en luxe

De carrosserie op de assemblagelijijn begint nu vorm te krijgen. Het lakwerk glanst, het dashboard zit erin en de stoelen zullen nu ook gauw geplaatst worden. Maar eerst gaan de mensen aan de assemblagelijijn zorgvuldig dik isolatiemateriaal aanbrengen.

Als men ze dit zo gemakkelijk en vaardig ziet doen, zou men nooit denken dat zij bezig zijn met het werk aan één van Jaguars eigenschappen waarvan de autobladen schrijven dat Jaguar daarmee zelfs de meest exclusieve auto's ter wereld slaat, n.l. zijn geluiddemping.

Elke Series III heeft in de carrosserie en de kofferruimte een laag van geluidabsorberende materialen. Alle mechanische onderdelen zijn nauwkeurig geïsoleerd om de voortplanting van geluid te reduceren. Ook de plaatsing van elk onderdeel is zo, dat daardoor verdere geluiddemping verkregen wordt.

Op de vloer onder het tapijt ligt een schuimplastic laag van 1 1/2 cm en een onderlaag van een 1/2 cm. Zelfs de kofferruimte is voorzien van een vilt onderlaag. Het dak is geïsoleerd met een dikke laag fiberglas.





Bij het motorcompartiment is men anders te werk gegaan. Een dikke laag van geluidabsorberende lak is zorgvuldig aangebracht om het geluid van de motor tot een minimum te beperken. Dit is allemaal een toevoeging aan het reeds in het allereerste begin verminderen van trillingen door het zeer nauwkeurig op elkaar aanpassen van onderdelen en door het precies aanhouden van toleranties van het ontwerp. Het resultaat is opmerkelijk weinig windgeruis en nauwelijks motorgeluid in het interieur van de Series III. Met andere woorden een stille en rustgevende sfeer zonder irritante geluiden van de motor en de weg. Het belangrijkste van elk autointerieur is het zitcomfort. De ontwerpers van Jaguar kennen de problemen, die samenhangen met het zitten in een besloten ruimte en de invloed die wegtrillingen hebben op het menselijk lichaam. Daarom zijn de stoelen in een Jaguar Series III meer dan gewoon een zitplaats — ze zijn voor uw veiligheid even belangrijk als de bumpers van de wagen. En net zoals bij alle andere delen van de Series III is bij de produktie alleen gebruik gemaakt van de allerbeste materialen. Het leer, dat van top kwaliteit is, wordt uit Scandinavië geïmporteerd. De dieren kunnen hun huid daar niet beschadigen aan prikkeldraad, omdat deze methode van omheining al lang niet meer wordt toegepast. Er zijn twee of drie huiden nodig voor de bekleding van elke Series III en iedere huid wordt nauwkeurig onderzocht op structuur en kleur. De leerbewerker bekijkt of er fouten zijn, merkt elke huid en snijdt hem dan zorgvuldig met de hand. Dit is zelfs voor een expert een moeilijke taak. De huiden, die voor een bepaalde wagen bestemd zijn, krijgen vervolgens een codenummer en worden naar de naaister gebracht, die ze op patroon aan elkaar naait. Ze zijn dan klaar om op het stoelframe te worden bevestigd. Dit soort werk is te vergelijken met het fijnste kleermakerswerk. De stukken leer worden zo gesneden en aan elkaar gezet, dat het eindprodukt de vormen van het menselijk lichaam precies volgt en een maximum aan steun geeft.

In de rugleuning en de zitting van de Series III stoelen worden brede banen genaaid. Wanneer ze opgevuld zijn, bieden ze een maximum aan comfort. De laatste fase bestaat uit de bevestiging van het leer op het frame door de bekleders. Dan wordt het ingevet en uitgewreven en krijgt het de rijke glans, die alleen echt leer heeft. Het voornaamste doel van de Jaguar ontwerpers en vakmensen is het geven van gezond zitcomfort. Daarom is de vorm van de voorstoelen veranderd en hebben ze een hogere rugleuning. En omdat geen twee mensen hetzelfde zijn, zit er aan de zijkant van de stoelen een knop om de lendesteun te kunnen verstellen. Het interieur van de Series III voldoet aan echte Jaguar normen. De hemel van het dak is bijvoorbeeld perfect afgewerkt met zacht, glad materiaal met uitsparingen voor de zonnekleppen. In de voetenruimten is er nieuw dikker tapijt en voor de achterpassagiers zijn er handige kaartentassen. De aandacht voor details gaat zelfs zo ver, dat de automatische veiligheidsriemen keurig in de portierstijlen zijn weggewerkt.

JAGUAR

Wij moeten hard voor onze auto's zijn om u te beschermen

Onze eerste aanval treft de Jaguar ontwerp afdeling. Zij moeten wel ontzet zijn over de kleuren van de Jaguar op de M.I.R.A. testbaan even buiten Nuneaton.

De carrosserie is helgeel gespoten. En of dat nog niet genoeg was, is de kleur van de voorbanden vloekend blauw en van de achterbanden roodbruin. Maar die kleuren zijn voor tenminste negen ogen erg fijn. Die zijn van de camera's, die gericht zijn op deze bont gekleurde auto. Want het zijn deze camera's, die straks iedere duizendste van een seconde de vernietigingspoging van de auto zullen vastleggen.

Het proces is tamelijk langdurig. En het vervult iedere Jaguar liefhebber met afschuw. Eerst wordt de auto nauwkeurig in positie gezet, waarna hij een enorme klap van achteren krijgt van een paal, die met een snelheid van 50 km/uur naar voren schiet. Bij de botsing gebeuren er verschillende dingen.

De kofferruimte is ontworpen met een kreukelzone, die de kracht van de botsing verwerkt, zodat de passagiers in de auto beschermd worden.

De lichtelijk in elkaar geschoven auto gaat nu naar het begin van een testbaan en rijdt tegen een 300 ton wegend betonblok, weer met een snelheid van 50 km/uur, de snelheid waarmee de meeste ongelukken gebeuren.

De camera's klikken temidden van stof, rook en rondvliegende delen en maken meer dan 1000 opnamen per seconde. En de zin van de felle kleuren is nu duidelijk, want de verschillende delen van de auto zijn goed te onderscheiden.

En hoewel de voorzijde van de auto schade heeft, heeft de kooiconstructie relatief weinig schade opgelopen.

De gehavende, nauwelijks herkenbare Jaguar wordt nu weggereden naar Browns Lane, waar de mensen van „Onderzoek en Ontwikkeling” hem grondig bekijken. De film wordt vertraagd afgedraaid en nauwgezet bekeken, om het effect van de aanrijdingen op alle delen van de wagen te beoordelen. Veel van deze testen worden gehouden in aanwezigheid van mensen van het Ministerie van Verkeer. Het is stellig een wrede ervaring voor alle liefhebbers van Jaguars, maar dat weerhoudt Jaguar niet ieder jaar £ 250.000 in dit botsproevenprogramma te steken.

Bij een volgende test worden een carrosserie en een „menselijke” experimentele pop op ware grootte op een gemotoriseerde slee gezet.

De slee vliegt met een vaart van ongeveer 40 km/uur naar voren. Plotseling wordt hij abrupt tot stilstand gebracht. Als de pop

beweegt, fotograferen de camera's weer de zichtbare details, waarbij de speciaal ontworpen stuurkolom op zo'n manier vervormt, dat de kracht van de botsing zo geleidelijk mogelijk opgevangen wordt voor de pop in de veiligheidsriemen. Door deze en vele andere proeven zijn de Jaguar experts in staat geweest een auto te bouwen met grote prestaties, die ten alle tijde uitzonderlijk veilig is.

Niet alleen veilig voor de eigenaar, maar ook veilig in andere zin. En dan denken we aan het milieu.

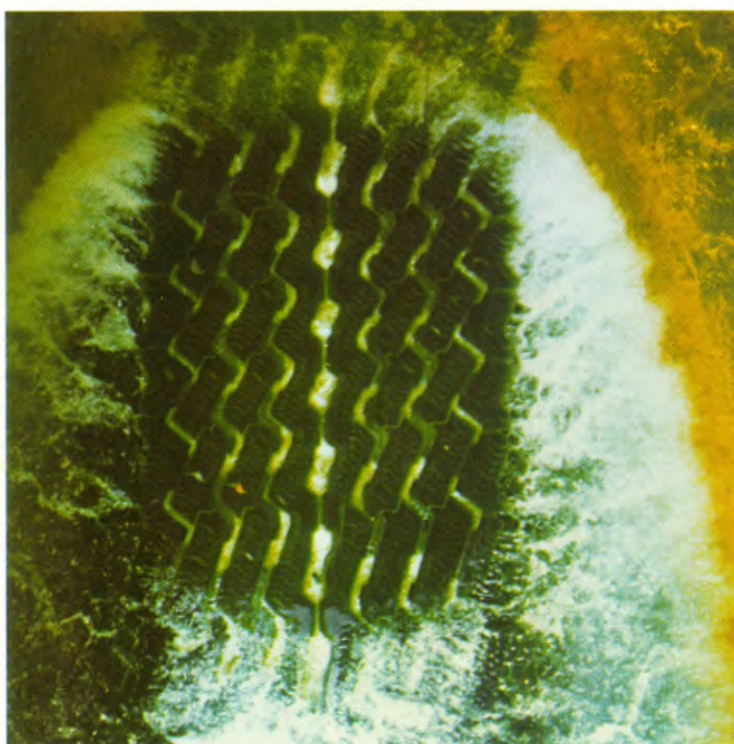
De motor en het uitlaatsysteem van iedere Jaguar Series III zijn het resultaat van uitgebreide onderzoeken van Jaguar om schonere uitlaatgassen te krijgen. Bij één zo'n test worden de uitlaatpijpen aangesloten op grote plastic ballonnen.

De auto wordt op een rollenbank gezet en het normale rijden in de stad met schakelen, gas geven en remmen wordt nagebootst. De uitlaatgassen in de ballonnen worden vervolgens opgestuurd naar het laboratorium voor spectografische analyse van hun giftige inhoud.

Het resultaat is eenvoudig. In elk land ter wereld voldoet een Jaguar Series III aan de overheids-eisen t.a.v. uitlaatgassen.

Uiteindelijk profiteert iedereen van het testprogramma van Jaguar. De mensen, die de auto bouwden, vier plannen en verbeteringen tijdens het proces gerealiseerd werden. De mensen, die zich met de ontwikkeling van de motor bezig hielden en die hun dromen over steeds grotere prestaties moesten afwegen tegen de doorslaggevende eisen t.a.v. veiligheid, zuinigheid en schonere uitlaatgassen.

Maar uiteindelijk profiteert u — de eigenaar van een Series III — er het meest van. Want deze wagen heeft de legendarische capaciteiten en het aanzien, dat u terecht van een Jaguar verwachten kunt.



Speciale banden met profiel, dat aqua-planing tegengaat.

JAGUAR

Hoe veilig is een kat?

De Jaguar is een wagen met een enorm vermogen. Dat kunnen we niet ontkennen. En dat willen we ook niet, omdat dat — naast andere zaken — de opzet van het ontwerp was. Maar het is duidelijk, dat hoe krachtiger een auto hoe groter de behoefte aan veiligheid is. En op dit gebied is het onderzoek- en ontwikkelingswerk van Jaguar even zorgvuldig geweest als bij ieder ander aspect van het ontwerp. De belangrijkste prijs voor autoveiligheid in Engeland is toegekend aan het Series III ontwerp vanwege zijn kwaliteiten op het gebied van veiligheid. En Jaguar was bij de eersten, die voldeden aan de strenge Amerikaanse Federale Veiligheidseisen.

Zoals bij iedere wagen vallen de criteria t.a.v. veiligheid onder twee aparte hoofden.

Actieve veiligheid

En passieve veiligheid.

Actieve veiligheidsvoorzieningen dragen bij tot het voorkomen van een ongeluk.

Gewoon door het rijden gemakkelijker te maken.

Bijvoorbeeld doordat de ramen elektrisch openen en sluiten.

Door vermindering van warmte en schittering.

En op vele andere manieren.

Al deze veiligheidsvoorzieningen vindt u op de volgende pagina's.

Passieve veiligheidsvoorzieningen

Bij een aanrijding geeft de immens sterke carrosserie en de veilige constructie van stuurinrichting en brandstofsysteem de best mogelijke bescherming.

Aan het passagiersgedeelte is de grootst mogelijke aandacht besteed. Dit geldt van de

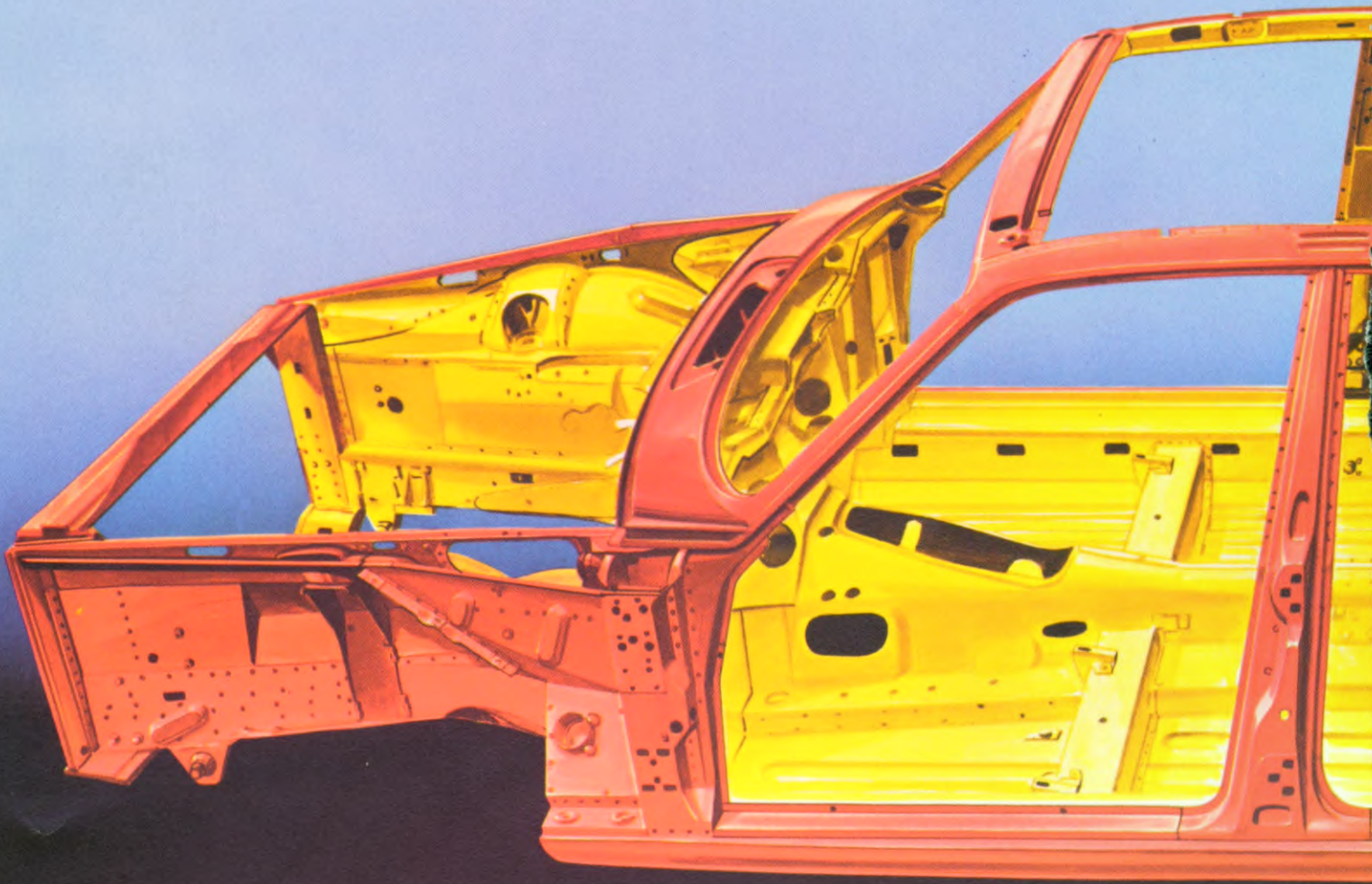
bevestiging van de stoelen tot de kleinste details van onderdelen en schakelaars.

Ook zijn er net zoals bij de actieve veiligheidsvoorzieningen veel meer passieve veiligheidsvoorzieningen dan de wet vereist.

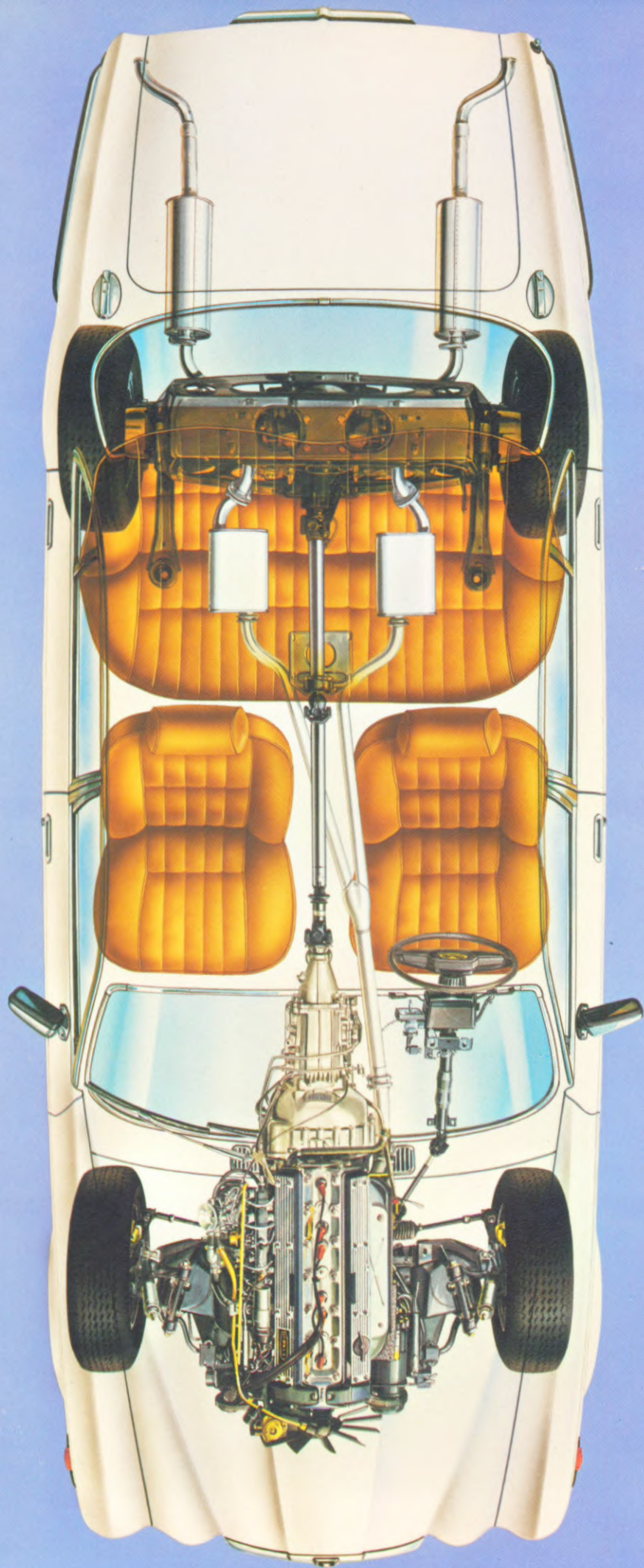
De sterkte van de Jaguar

De nieuwe Jaguar heeft een zelfdragende stalen carrosserie, die sterk is in vele opzichten. Een daarvan is de torsie en dwarse stijfheid, die zorgt dat de carrosserie de belasting en de spanningen van zijn eigen gewicht en de oneffenheden van de weg kan opvangen.

Vervolgens is er de sterkte van de kooiconstructie, die zich tussen de energie absorberende kreukelzones aan de voor- en achterzijde van de wagen bevindt. Er is een wijdverspreide misvatting over de rol van kreukelzones. En ook hier weer



JAGUAR



zorgde Jaguar voor een evenwichtige oplossing. Het is niet zo moeilijk een zware en stevige auto te bouwen maar ieder die een aanrijding in zo'n wagen heeft, moet zelf de schok van de aanrijding met het eigen lichaam opvangen, omdat de grote stijfheid van de auto de schok doorgeeft en zelf weinig verwerkt. Zo'n schok, die niet verwerkt wordt, heeft veel onnodig letsel tot gevolg. Aan de andere kant moet het onderstel van een auto zo stijf mogelijk zijn om die actieve veiligheid, besturing en bediening te kunnen bieden, die bij een

Jaguar vanzelfsprekend is. Er moet een evenwicht zijn tussen de kreukelzones, die in elkaar geschoven worden bij het verwerken van een botsing en een voldoende stijf onderstel, waardoor prima rijeigenschappen plus een praktisch onverwoestbaar passagiersgedeelte mogelijk zijn, een gecompliceerde opgave die slechts te bereiken is door een samengaan van wetenschap en kunst. Botsproeven, uitgevoerd door de overheid, hebben bewezen dat de Jaguar in staat is schokken op een verantwoorde wijze te verwerken. En praktisch iedere roadtest spreekt van de voortreffelijke rijeigenschappen, waartoe de stijfheid van het onderstel bijdraagt.

Constructie

- Sterke kooiconstructie.
- Kreukelzone voor en achter.
- De stuurkolom is bevestigd op de achterkant van de wielophangingsbalk voor maximale veiligheid.
- Een kruiskoppeling tussen het onderste en bovenste gedeelte van de stuurkolom zorgt tezamen met flexibele bevestigingspunten, dat de botsingsenergie bij een aanrijding veilig verwerkt wordt.

- De brandstofleidingen zijn zo in de carrosserie ingebouwd, dat de kans op een breuk zo klein mogelijk is.
- De benzinetanks zijn in een stalen omhulsel in beide achterschermen ingebouwd.
- Op schok reagerende schakelaar voor uitschakeling van de benzinetoevoer.

