



*Bzučí v horku i v zimě: Jaguar testoval prototypy modelu I-Pace na americkém západním pobřeží a v horkých vnitrozemských státech, aby zjistil, zda vydrží dlouhodobé používání v tropickém počasí. Poté je vzal až na polární kruh, kde vyzkoušel reakce vozu na teploty hluboko pod nulou*



*Celoskleněná střecha se postupně stala charakteristickým prvkem automobilů značky Jaguar, a tak byla začleněna i do nového I-Pace*



zvýrazněny tím, jak klidný zážitek tento vůz nabízí na dálnici.

Výrobci automobilů sice již nějakou dobu tvrdí, že jejich crossover SUV se pyšní „autentickými“ jízdními vlastnostmi, jsou to však až nedávne modely jako BMW X4 M40i a I-Pace, jež na křivolakých cestách nabízí podobné chování vozu jako sportovní sedany. Inženýři společnosti Jaguar použili kontinuálně nastavitelné tlumiče, které v závislosti na své aktuální konfiguraci poskytují jasně rozdílnou dynamiku jízdy, neboť se přizpůsobují povrchu silnice a vstupům ze strany řidiče. Absence náklonu karoserie v zatáčkách, ale také při prudkém brzdění či zpomalování, je impozantním úspěchem.“

Jaguar I-Pace byl ověřen několika desítkami cen, z nichž nejvýznamnější počtu představovalo ocenění Evropské auto roku (vůbec první pro Jaguar) a Světové auto roku, jež ke značce z Coventry putovalo roku 2019.

Počáteční cena tohoto technologického mistrovského díla činila 63 000 liber (respektive 58 500 liber po odečtení grantů britské vlády pro podporu ekologické dopravy), přičemž jeho maximální rychlost byla omezena na 200 km/h, což bylo dostatečné pro všechny praktické účely.

V čem ale tedy spočívala hlavní odchylka Jaguara od jiných modelů? V odpovědi na otázku, jak dlouho by tuto rychlost dokázal udržet na jedno plné nabití. „Dlouho,“ prohlásil jeden z inženýrů společnosti, ačkoliv rychlá jízda samozřejmě nebyla nejlepším způsobem, jak po celonočním nabíjení urazit co největší vzdálenost.

Stejně jako model E-Pace byl i tento zcela nový vůz montován v Grazu smluvním partnerem, podnikem Magna Steyr, který již vyráběl automobily pro Aston Martin i Mini, stejně jako terénní Mercedes-Benz G.

Roku 2018, kdy měl I-Pace svou premiéru, oslavil Jaguar prvních deset let ve vlastnictví koncernu Tata. Roční prodeje společnosti Jaguar Land Rover vzrostly trojnásobně a dosáhly čísla 600 000 kusů, přičemž dodávky nových Jaguarů se samostatně vyšplhaly na 181 000 exemplářů, což byl historický rekord. Podnik rovněž investoval 3,8 miliardy liber do výzkumu a vývoje, který částečně probíhal ve spolupráci s nedalekou Univerzitou ve Warwicku.

Během této doby se značka Jaguar navíc vrátila ke své extrémně bohaté historii, a to velmi pozoruhodným způsobem. Roku 2014 její divize Heritage oznámila, že obnoví výrobu modelu E-Type. Podívali se do záznamů a ověřili, že pro původně osmnáct plánovaných závodních vozů E-Type Lightweight bylo v letech 1963 a 1964 využito pouze dvanáct alokovaných čísel šasi. Cílem se tedy nyní stalo dokončit zbývajících šest vozů s maximální autenticitou. Každý šroub i matice musely odpovídat originálu a 230 jednotlivých dílů bylo digitálně zmapováno, aby mohly být přesně reprodukovány. Původní vozy se již dávno staly vysoce ceněnými sběratelskými kousky s hodnotou v řádu milionů liber, takže cena 1 milion liber za každý z těchto nových, ručně vyráběných (v Browns Lane) automobilů s celohliníkovou karoserií a 3,8litrovým motorem XK s hliníkovým blokem rozhodně nikoho nepřekvapila.



*Model I-Pace nepotřeboval žádnou převodovku, tudíž i její volič byl zbytečný, což umožnilo vytvoření jiného typu středového panelu*



*Prostorný pětimístný hatchback I-Pace sestavovala společnost Magna Steyr, smluvní partner Jaguara z Rakouska, který měl vynikající reputaci v oblasti kvality a technologie pohonných jednotek*

Vozy rovněž získaly schválení od FIA a mohly se posléze účastnit závodů historických strojů. Ti, kdo ovšem sledovali trh s klasickými automobily, byli tímto krokem poněkud znepokojeni, někteří jej dokonce označili za podvod. Kontroverzní trend oněch pozdějších replik lze vysledovat až do roku 1988, kdy čtyři nepoužitá čísla šasi byla využita k výrobě čtyř vozů Aston Martin DB4 GT označených jako „Sanction II“.

V této dekádě pak zmíněná divize Jaguaru, nyní přejmenovaná na Jaguar Classic, zvýšila své úsilí jakožto tvůrce historických automobilů. Přemístila se do obrovských prostor centra Jaguar Land Rover Special Vehicle Operations ve vesnici Ryton-on-Dunsmore poblíž Coventry a roku 2017 oznámila svůj další plán, konkrétně přidat k šestnácti již vyrobeným modelům XKSS devět dalších tak, že série bude nakonec čítat 25 vozů. O rok později se tým specialistů složený ze zaměstnanců společnosti, za podpory externích řemeslných podniků, zaměřil na závodní model D-Type. Jejich počet byl navýšen z původních 75 exemplářů o dalších 25 moderních verzí, přičemž byly věrně reprodukovány jak varianty s krátkou přední částí z roku 1955, tak i s dlouhou předí z roku 1956.

Tolik k minulosti. V červenci 2019 se pak vyjasnila i poněkud nezřetelná budoucnost značky Jaguar. Klíčovou rolí v ní měl hrát model I-Pace, neboť společnost Jaguar Land Rover oznámila, že její sportovní a luxusní vozy budou zastávat elektrickou strategii. Továrna v Castle Bromwichi v Birminghamu se nedávno stala domovem modelu XE, stejně jako zde byly produkovány všechny další automobily, jež nespádaly do kategorie SUV. Poptávku po nich ovšem začala ovlivňovat řada faktorů. Patřily mezi ně nejistota spojená s odchodem Velké Británie z Evropské Unie, náhlý pokles poptávky v Číně, rozšířená demonizace naftových agregátů v souvislosti s falešnými tvrzeními o tom, že obsahují neakceptovatelné látky znečišťující životní prostředí, plus radikální krok britské vlády, která vyhlásila, že od roku 2040 bude zakázáno prodávat automobily



*I-Pace byl standardně vybaven nabíjecím bodem za krytem na předním blatniku, dále pak různými kabely, jež v neustále se rozšiřující síti vyhovovaly výkonu mnoha elektrických zásuvek*



*Pohon všech kol, mohutné zásoby točivého momentu, vysoce oceňované jízdní vlastnosti a pečlivě vytvořený vnitřní „soundtrack“ předefinovaly pojetí výkonu značky Jaguar modelem I-Pace*

s benzinovými i naftovými pohonnými jednotkami (přičemž tento zásadní termín byl od té doby ještě posunut – na rok 2030).

Od této chvíle by tedy všechny nové Jaguary měly mít elektrický pohon. Působivý, ovšem nepříliš dobře se prodávající model XJ byl tiše vyřazen z nabídky a veškerá činnost se soustředila na jeho vzrušující, plně elektrickou náhradu (jejíž vývoj v době napsání knihy nebyl dokončen). Společnost nám slíbila vůz vyznačující se „krásným designem, inteligentním výkonem a ceněným luxusem“. Takovou kombinaci by sir William Lyons jistě schválil, pokud by ještě žil. Byla však oznámena ještě jedna zásadní novinka – něco, co Jaguar nutně potřebuje, aby jeho plány mohly

uspět. Ve Spojeném království má vzniknout vůbec první „gigafactory“ na výrobu baterií, a to ve spolupráci společností AMTE Power a Britishvolt. „Jedna věc je jasná – pokud ze země odejdou baterie, odejde s nimi i automobilová výroba,“ varoval pochmurně generální ředitel Ralf Speth. Zároveň však továrna ve Wolverhamptonu oslavila výrobu 1,5 milionu motorů Ingenium a nový závod v Hams Hall se připravoval na sestavování 150 000 pokročilých elektrických pohonů pro budoucí modely.

Poslední slova o Jaguaru pro tuto knihu jsou psána v době velké nejistoty, neboť se světová ekonomika zmitá v problémech v důsledku globální pandemie COVID-19.

Společnost Jaguar Land Rover utrpěla ztráty, stejně jako všichni výrobci automobilů. Prodeje během období března až května 2020, kdy vrcholil lockdown a spotřebitelé přestali nakupovat, klesly o bezprecedentních 42 procent. V dubnu a květnu nebyl vyroben téměř žádný vůz, protože továrny, kanceláře a showroomy dealerů ztichly. Přesto se objevily rovněž povzbudivé náznaky zlepšení, zejména v Číně a Spojených státech amerických. Poté, v červenci 2020, a po horečnatě popíraných spekulacích, že koncern Tata možná prodá svou britskou společnost Jaguar Land Rover konkurentovi, byl bývalý šéf Renaultu Thierry Bolloré jmenován novým generálním ředitelem Jaguaru (a Land Roveru). „Bude mi ctí vést tuto fantastickou společnost v dobách, které pro naši generaci stále zůstávají těmi nejtěžšími,“ řekl, přičemž jakýkoliv náznak strachu dobře skrýval.

Vést značku Jaguar bylo vždy jako jízda na horské dráze. Ta se vydala strmě vzhůru ve chvíli, kdy si malá společnost SS, zabývající se výrobou sajdkár a karoserií, sbalila své věci a přestěhovala se do Coventry, aby vstoupila do velkého světa automobilového průmyslu. Díky výjimečným vozům, fantastickým motorům, epickým vítězstvím a odvaze ve všech směrech přežila svých prvních sto let. Tato stará šelma má však stále spoustu života před sebou.



*V roce 2014 se Jaguar rozhodl vrátit k minulosti tak, aby dokončil plánovanou sérii osmnácti vozů Lightweight E-Type, neboť šest z nich v 60. letech nevzniklo. Zde se formuje jedna z pečlivě vytvořených hliníkových karoserií napodobujících originál*



*„Nové“ automobily E-Type Lightweight musely být autentické v každém detailu, přičemž bylo zapotřebí dovednosti jak od expertů ze společnosti Jaguar, tak od externích řemeslníků, kteří jej společně dokázali zhmotnit*



*Bez ohledu na to, kolik pokut za překročení rychlosti mu přinesl, byl Steve McQueen svému modelu Jaguar XKSS plně oddaný. Od roku 2017 jste si jej mohli koupit zcela nový a naplno si užívat jeho surového vzrušení*