

世·紀·名·車·鑑·賞

JAGUAR

名車典藏·成就非凡

WORLD CAR GUIDE

SS. SS1. SS100. XK120. XK140. XK150.

Mark V. Mark VII. Mark X. Mark 2.

E-Type. XJ6. XJ12. XJ-S. DAIMLER DOUBLE-SIX.

XJR-S. C-Type. D-Type. XKSS. XJR8. XJR9.

XJR14. XJR15. XJ220. and others.



JAGUAR



定價：395元

ISBN 957-460-347-7

00395



The designer Monday 馬
傳訊文化 ● 創智文化總代理

¥ 19.90
廈門市物價檢查所 監制

JAGUAR

3

WORLD CAR GUIDE

SS, SS1, SS100, XK120, XK140, XK150,
Mark V, Mark VII, Mark X, Mark 2,
E-Type, XJ6, XJ12, XJ-S, DAIMLER DOUBLE-SIX,
XJR-S, C-Type, D-Type, XKSS, XJR8, XJR9,
XJR14, XJR15, XJ220 and others

FOREWORD

提起積架(Jaguar)這家車廠，相信很少人知道它是以製造「附有側座的三輪摩托車」(side car)起家的。其實，積架車廠的前身最早可以追溯到西元1922年成立的斯瓦洛三輪摩托車公司(Swallow Sidecar Company)。當時，斯瓦洛公司的創辦人威廉·萊恩斯抱持著一個信念：「只要是優良的產品，就不怕賣不出去」。

於是，積架公司由一個側車製造者進而製作汽車車體，最後終於成功地發展成為一家著名的汽車製造廠。積架有著與其他高級車完全不同，極為優美的車身線條，以及用核桃木與真皮組合而成的精緻內裝。

其實，早在車廠設立之初Jaguar車就已經擁有上述特徵，並且一直延續至今。

不僅如此，其強勁的引擎更是與高貴典雅的內裝及外觀相輝映，Jaguar也因此成為第一級的跑車與轎車車廠，並以里曼(Le Mans)賽車為起點擁有過許多光輝的歷史。積架就是這樣一個兼具跑車與豪華感的車廠。

本書編寫的目的，就是希望能夠讓讀者一睹積架車廠的歷史沿革，並對積架有一番新的認識。

93565/10

CONTENTS

9	CHAPTER1 ● CONTEMPORARY JAGUAR ジャガー最新モデル 第1章 JAGUARの現行款式
33	CHAPTER2 ● SWALLOW HISTORY スワロー社の。史 第2章 斯瓦洛公司的歷史
49	CHAPTER3 ● BIRTH OF JAGUAR ジャガー・カーズの誕生 第3章 積架車の誕生
71	CHAPTER4 ● SMALL JAGUARS AND E TYPE スモール・ジャガーとEタイプの登場 第4章 小型積架車與E型車の誕生
97	CHAPTER5 ● NEW GENERATION 近年のジャガー 第5章 近幾年來的積架車廠
113	CHAPTER6 ● SPECIAL SELECTION ズペシャル・セレクション 第6章 積架的特製車
129	CHAPTER7 ● COMPETITION JAGUAR ジャガーとモータースポーツ 第7章 積架與賽車運動
161	CHAPTER8 ● GENEALOGY OF JAGUAR ジャガーの系譜 第8章 積架的車系
165	CHAPTER9 ● SPECIFICATIONS フロダクシヨソ・モデルのスペック 第9章 量產車型之規格一覽表

CREDIT

(協助廠商)

Jaguar Ltd.

Jaguar Japan Limited

TWR

Nigel Daws Ltd.Arms

Continental Motors

JAGUAR

3 WORLD CAR GUIDE

SS SS1 SS100 XK120 XK140 XK150
Mark V Mark II Mark X Mark 2
E Type XJ6 XJ12 XJ5 DAIMLER DOUBLE SIX
XJ6 S C Type D Type XKSS XJR9
XJRE XJR15 XJ220 and others

CHAPTER 1

ジャガー最新モデル

CONTEMPORARY JAGUAR

JAGUAR的現行款式

JAGUAR XK8



あのEタイプを思わせる流麗なボディラインが特徴のXK8。その車名には、“XK”という伝統のアルファベットが使われる。フロアバンこそ、先代にあたるXJ-Sの手直しだが、エンジンへ足まわりは新設計だ。

XK8の流暢外型很容易令人回想起1960年代Jaguarの當家跑車—E type，因兩者之間有頗多雷同之處，例如車頭水箱護罩的造型與前後極短的前懸，以及圓潤、充滿肌肉般躍動感的車身外型等，而這些也在在印證了Jaguar品牌一向講究的古典美。此外，車名並且沿用了前兩代的XK名稱，以凸顯Jaguar家族一脈相傳的血統。底盤是由前一代車型XJ-S的底盤經過修正後而成，但是引擎與懸吊系統等則為全新設計。

取代XJ-S的新跑車





JAGUAR XK8 SPORT



XK8 クーペの'97日本仕様には、比較的廉価で走りに振った“スポーツ”と装備を豪華にした“クラシック”という2種類のトリムが用意される。“スポーツ”では18インチ（前後異サイズ）という大径ホイールが標準。

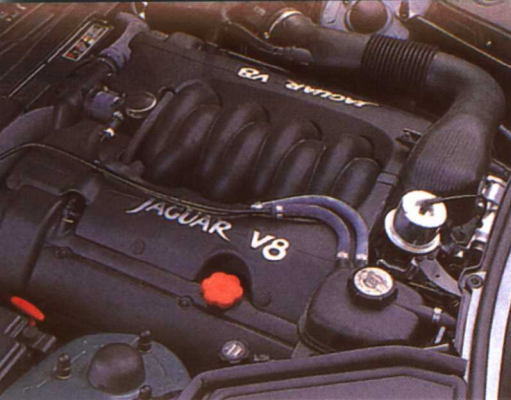
XK8 coupe 包括了基本型的“sport”「競賽型」以及配備較豐富的“classic”「古典型」兩個等級。其中前者採用18吋的輪圈，以及低扁平比的輪胎，運動感十足。



在1996年的日內瓦車展中，原本眾人都預測Jaguar不會有什麼新產品，頂多是現有車型的小改款或升級而已，但它卻推出了一款全新跑車－Jaguar XK8 Sport。以輩分而言，這款車可說是舊款XJ-S跑車的後繼車款，故車名才會恢復成Jaguar沿用多年的“XK”稱謂。收納在引擎室內的是一具全新設計的4.0公升V8引擎，由於採用八汽缸，因此車名就命名為“XK8”。

Jaguar XK8 Sport的車身尺碼為4770mm × 1830mm × 1295mm（敞篷車為1305mm）。除了比舊款的XJ-S更加苗條之外，其餘部分幾乎都沒有什麼變動。由於底盤與舊款XJ-S亦無太大差異，因此軸距同樣維持在2590mm。

只要與1960年代Jaguar的當家跑車E type相較，即可發現兩者之間有頗多雷同之處。首先就車頭水箱護罩的造型而言，XK8 Sport亦是採用了E type的橢圓造型，就連前後極短的前懸，以及圓潤、充滿肌肉躍動感的車身外型，也恰如其分的烘托出Jaguar品牌一向講究的古典美。值得一提的是，XK8 Sport尚有一款機械結構完全相同的雙生車－Aston Martin DB7，但是XK8 Sport比DB7要來得更為圓潤些。



以內裝部分為例，XK8屬於2+2座椅的設計，仍然維持Jaguar的傳統，中控台極為寬大，流露出豪華轎跑車的氣派。車廂內部隨處可見精緻的木紋飾板，方向盤與排檔桿等也都以真皮包覆，更顯尊貴。

在被Ford收購後，反應在Jaguar車上的變化

就是更具合理性與人性化，許多小細節都更加體貼乘客的需求。以杯架為例，過去Jaguar車上對此一向付之闕如，如今終於出現在標準配備的名單中，使用因此更為便利。

XK8 Sport駕駛座的前方是三個獨立的圓形儀表，分別是時速表、轉速表，以及油料／水溫表，而中控台的上方則並列著三個較小的儀表，分別是油壓計、時鐘與電壓計。之所以大量採用圓形的儀表，正是為了凸顯出XK8強悍的跑車風格。變速箱為新設計的電子控制5速自排（編號ZF 5 HP24型），排檔位置的型式也沿用傳統的J字形檔位。

隨著XK 8的誕生，許多懷念舊款E型車的人士終於能夠一償夙願，重新看到濃厚英國風味的純種跑車。不僅如此，XK8在文宣中，更是直接用“The Cat is Back”來介紹XK8。

“スポーツ”の內装。ステアリングとシフティノブが本革巻きとなり、シートはレザーとファブリックのコンビ、ウッドパネルがグレーのバズアイ・メイプルとなる。ほかにも“クラシック”と微妙な差別化が図られる。

圖為“sport”車型的內裝部分。車廂內部隨處可見精緻的木紋飾板，就連方向盤與排檔桿等也都以真皮包覆，更顯尊貴。座椅則為真皮與絨布混合，並採用灰色調木紋飾板。至於其他部分，“classic”車型也有微妙的差異。





“クラシック”外觀上では5スポークの17インチ・ホイールが標準となるのが“スポーツ”との最大の相違点。

圖為“classic”車型，與“sport”在外觀上最大的不同就是輪圈為五爪式。

JAGUAR XK8 CLASSIC

XK8 在 Jaguar 原廠的開發代碼為 “X 100”，其研發計畫是於 1991 年初正式起跑。對 Jaguar 而言，XK8 可說是繼房車 XJ 車系實施較大的小改款之後，緊接著推出的重大計畫，而它同時也是 Jaguar 被 Ford 集團收購之後重新出發的代表作。因此，XK8 雖然仍是採用 XJ-S 的底盤，但是引擎與懸吊系統等則都是與福特集團合作，再加上 Jaguar 車廠自身的努力研發而成的。

以全新設計的前懸吊系統為例，基本上它是將較早前推出的 XJR 跑車所用的懸吊再予以改良，成為一種不等長雙 A 臂式的懸吊裝置。其中

下方的叉骨是依靠鋁合金所製的十字樑予以支撐，而材質則是兩根鍛造的鋁合金；上方的叉骨則較短。

至於後懸吊系統雖然型式上也是屬於雙 A 臂式設計，但是傳動軸也兼具上支臂的功能，這種方式是 Jaguar 慣用的手法之一。此外，XK8 與手排款的 XJR 跑車一樣，都是使用 A 型支撐結構（stay frame）與單支柱式（mono strut）的混合型式。藉由這種方式，行駛中的不適震動得以儘量被吸收，進而達到舒適性與操控性的最佳平衡。



另外，爲了追求最佳的懸吊幾何，XK8也採用了中央線型差速器（On Center Line Differential, OCD）以及鋁製的中空傳動軸。不僅如此，爲了跟上時代的腳步，車上也大量採用了各種電子裝置，包括可以依行駛狀況自動調整阻泥的軟／硬設定，這套系統稱爲CATS（Computer Active Technology Suspension，電腦主動式高科技懸吊系統）。另一方面，藉由ASC引擎輸出控制系統（Automatic Stability Control）與TC（Traction Control）循跡控制系統的共同作用，亦可有效防止車輪打滑、失控。



“クラシック”のインテリア。’97年モデルでは、シートが全面コノリーレザー貼りになるほか、電動格納式ドアミラー、ヘッドランプ・ウォッシャー、ステアリング電動調整、ウッド&本革ステアリング&ウォールナット・シフトノブ、自動防眩ミラー、カップホルダー、ウォールナット・パネル、CDチェンジャーなどが標準で奢られる。



右中圖為“Classic”車型的豪華內裝一景。在1997年份的車型裡，“Classic”車型的座椅一律改為最高級的“Collony”科隆尼皮椅。不僅如此，電動摺疊式照後鏡、頭燈清洗器、電動式可調整方向盤、真皮與核桃木飾的方向盤與排檔頭、自動防眩車內照後鏡、杯架、木紋飾板、CD換片機等等琳琅滿目的設備亦都被列為標準配備，可說極盡奢華之能事。此外，由左圖亦可看出XK8的行李廂空間極為充裕，不亞於一般的房車。

XK 8的年販售目標是每年一萬兩千輛左右，而其中有六成是輸往北美地區的。事實上，不單是XK 8，世界上主要的量產跑車亦大多以北美市場為最主要生命線，可以說北美市場的銷售情況直接決定了該車款的成功與否，因而在美國的西岸更是一向有「跑車天堂」之稱。所以，無論是少或大量生產的跑車，如果不能在美國西海岸販售，就沒有生產的意義了。

除了跑車之外，溫暖而雨量稀少的加州同時也適合敞篷車的奔馳。與其他跑車製造廠一樣，對北美市場極為重視的Jaguar，當然不會忽略了敞篷車的潛在市場需求。而許多敞篷車也是依照加州的法規與駕駛人的喜好而量身訂做的。

而且，在1950年代以前，歐洲人普遍將跑車（sport car）與雙人敞篷車小跑車

（roadster）、敞篷車（convertible）畫上等號，並且認為所謂的跑車就是從競賽中衍生出來的車款，這可說是環境的因素所造成的。因此，歐洲的車廠通常傾向於製造敞篷車或roadster，而非硬頂式的車型。例如就Jaguar而言，敞篷車的歷史就比硬頂車型的coupe還來得久遠。

不過，在道路與氣候條件較差的其他地區，敞篷車就比較不受到青睞。以XK 8為例，它就是以coupe為主要的銷售車型。但無論是SS100、XK120、E type、XJ-S，以至於XK 8等等，其實都擁有敞篷車型。甚至對某些人而言，敞篷車型才是真正代表跑車精神的正統車型。

JAGUAR XK8 CONVERTIBLE

“スポーツカーニオープンカー”
だった時代もあり、歴史はク
ベよりもコンバーティブルのほ
うが長いのだ。

曾經有一個時代，跑車與敞篷車之間是
同義字。就歷史的演變而言，敞篷車型
的歷史甚至比硬頂車型的coupe還來得
久遠。

