

Дорогой читатель!

Благодарим Вас за покупку очередного выпуска коллекции и с сожалением сообщаем, что Вы держите в руках последний номер. Мы временно приостанавливаем серию, чтобы дополнить ее содержание в соответствии с Вашими пожеланиями.

О дате возобновления выпусков коллекции мы обязательно сообщим в средствах массовой информации.

Издатель

ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 419 РУБ.

№5

АВТО Легенды МИРА



JAGUAR Mk 2

DeAGOSTINI

«Автолегенды мира»

Выпуск № 5

Выходит раз в две недели

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес: 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес: 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Менеджер по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Е. В. Миронович

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: **8-495-660-02-02**

Телефон бесплатной «горячей линии» для читателей в России: **8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:

Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51, «Де Агостини»,

«Автолегенды мира»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»

Свидетельство о регистрации средства массовой информации в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС 77-63944 от 09.12.2015

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, д. 48а,

литер 8/к, тел./факс: +375 17 331-94-41

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9:00-21:00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды мира»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «Казахско-Германское

предприятие БУРДА-АЛАТоу ПРЕСС», Казахстан,

г. Алматы, ул. Зенкова, 22 (уг. ул. Гоголя), 7 этаж.

Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (вн. 109),

факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена второго выпуска: 419 руб.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,

08500, Украина, Киевская область, г. Фастов,

ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 300 000 экз.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков.

Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам.

Неотъемлемой частью выпуска является приложение – модель-копия автомобиля в масштабе 1:43

Издатель благодарит Андрея Крюковского, Алексея Хресина и Ингарда Шульгу за помощь в подготовке материала

Иллюстрации предоставлены:

Jaguar Land Rover PLL; Classic Motor Cars, Ltd.; Mitsuoka Motor Co., Ltd.; www.newspress.co.uk; Stile Bertone S.p.A.; DIOMEDIA

© 2016 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»

© 2016 Издатель ООО «Де Агостини»

ISBN 978-5-9774-0880-6

16+ Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию».

Коллекция для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям, установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков»

ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

Дата выхода в России: 26.04.2016

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA 



JAGUAR

Классический британец

Глядя на Jaguar Mk2, не скажешь, что в свое время это был самый быстрый в мире седан. В его скругленных обводах прослеживается такая «кадетная старомодность», чопорность. Если британские автомобилестроители и удивляли мир, то делали это с достоинством и не без доли иронии. Будь то рекордные болиды Blue Bird, внедорожники Land Rover или малолитражка Mini — они отважно шли наперекор общим тенденциям, следуя собственной, только им понятной логике.

Эту логику часто пытаются увязать с приверженностью британцев своим традициям, что проявляется и в покрое мужского костюма и ботинок, и в знаменитых умывальниках с отдельными кранами для горячей и холодной воды, и в чаепитии, и в скачках. Зачем менять то, что и так хорошо? Действительно, с 1948 года Land Rover почти не изменился, а Mini выпускали в течение 40 лет. Долгие 12 лет продержался в производстве и первый седан Jaguar с самонесущим кузовом.





Цена величия

В конце 1940-х годов автомобильная промышленность Великобритании вышла на второе место в мире после США по объемам производства. Решающую роль в этом сыграл... экспорт! И дело не в том, что самим британцам после Второй мировой войны было не до покупки автомобилей. Страна столкнулась с дефицитом платежного баланса: не хватало долларов, чтобы расплачиваться по внешним займам. Правительство лейбористов пыталось исправить положение. Автомобильным компаниям поставили следующее условие: они должны отправлять на внешние рынки не менее 75 % своей продукции (до войны этот показатель составлял около 15 %). В противном случае заводам отказывали в лимитах на стальной лист. «Экспортируй и живи!» — так в двух словах можно описать позицию правительства.

Глубокий финансовый кризис усугубила... погода. Зима 1947 года выдалась необычайно холодной. С января по март снегопады не прекращались ни на день. Это нашло отражение даже в литературе — вспомним роман Сирила Хэйра «Чисто английское убийство» (1951 год), по которому в СССР сняли одноименный телеспектакль. Правительство вынуждено было экономить энергоресурсы: автолюбителям отпускали бензин по талонам. Ограничили и энергоемкие отрасли промышленности, в первую очередь металлургию.

В конце 1947 года лейбористы вынуждены были отменить свободную конвертацию фунта стерлингов, а 19 сентября 1949 года — резко девальвировать национальную валюту. Отныне за 1 фунт давали \$2,8 вместо \$4,0. На американском рынке британские товары стали более привлекательными — почти на треть дешевле!

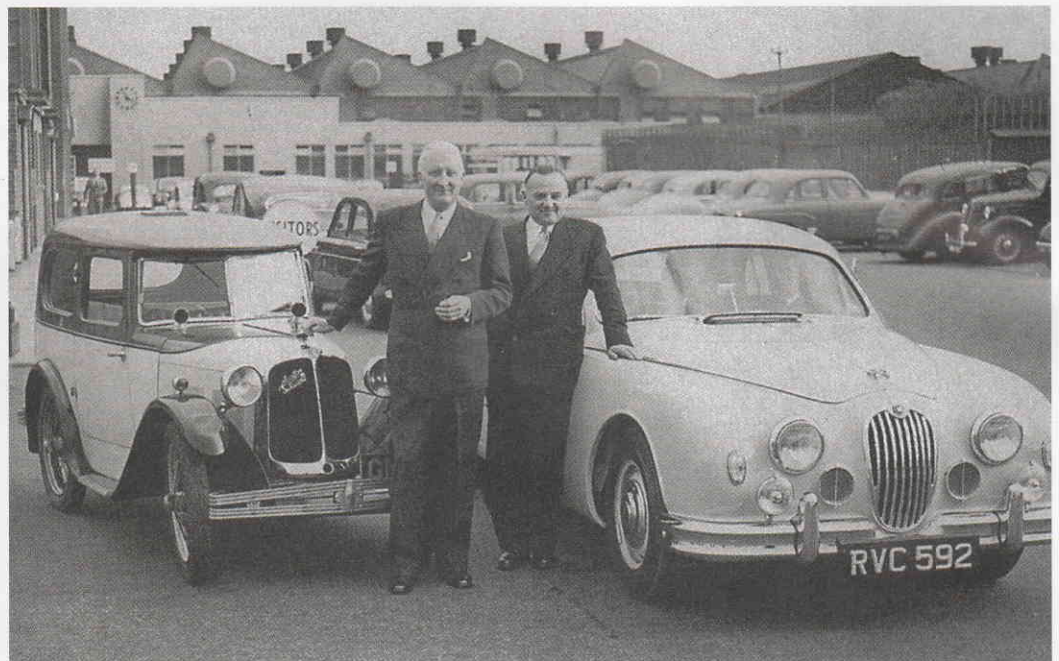
В 1950 году Великобритания отправила за рубеж 398 тысяч легковых автомобилей и таким образом вышла в абсолютные лидеры по экспорту. При этом британские заводы выпустили 523 тысячи легковых автомобилей — вдвое больше французских. Свыше 90 % этих объемов обеспечили шесть компаний — Austin, Ford, Morris, Rootes, Standard и Vauxhall. Остальное добирала пара десятков небольших предприятий, среди которых был и Jaguar Cars, Ltd. Кроме спортивной модели (сначала XK 120, затем XK 140), компания строила седаны весьма консервативного фасона, далекого от веяний автомобильной моды. Правда, они обладали одним неоспоримым достоинством: это были самые быстрые седаны в мире, даже быстрее Cadillac.

Но убедить в этом американцев оказалось невероятно трудно: для них скорость ассоциировалась со стремительными обводами, а тут перед их взором представала поставленная на колеса копия Виндзорского замка, изнутри отделанная благородно поскрипывающей кожей и ореховым деревом. Однако именно это обстоятельство в итоге и склоняло американцев к покупке — вчерашним фермерам и золотодобытчикам не терпелось приобщиться к традициям аристократии. Продажи «ягуаров» выросли с 4190 экземпляров в 1949-м до 8968 к концу 1952 года.



«Ласточки» улетели

Сэр Уильям Лайонз с компаньоном Уильямом Уэмсли начинали с выпуска «Ласточек» — алюминиевых боковых прицепов к мотоциклам. В 1922 году они зарегистрировали в Ковентри предприятие Swallow Sidcar & Coachbuilding Co. Первый кузов к автомобилю компаньоны соорудили в 1927 году, а в 1931-м на Лондонском автосалоне представили уже автомобиль собственной разработки — S.S. 1. Название Jaguar первыми получили модели S.S. 2½ L в 1936 году. А 23 марта 1945 года пришлось переименовать в Jaguar всю компанию, чтобы избежать ассоциаций с охранными отрядами германских нацистов Schutzstaffel (сокращенно SS).



Презентация Jaguar 2.4 Litre на заводе осенью 1955 года. Глава компании Jaguar Cars, Ltd. Уильям Лайонз и главный конструктор Уильям Хейнз позируют возле новинки и одного из первых своих изделий — Austin Swallow 1931 года

Аристократические замашки не были чужды и самому мистру Уильяму Лайонзу, владельцу и основателю Jaguar Cars, Ltd. Едва дела пошли в гору, он приобрел в Девоншире участок земли с видом на залив Сэлкомб. Раньше на этом месте находилось какое-то кафе. Теперь Лайонз приказал разбить там поле для гольфа. Поле вышло крохотным, зато когда к шефу приезжали по делу подчиненные, прислуга гордо сообщала: «Подождите, сэр Уильям играет в гольф». Лайонз предпочитал, чтобы опытные образцы и даже макеты доставляли на смотрины прямо к нему — либо в особняк Уоппенбюри-холл, либо на виллу Сэлкомб. Казалось, только недавно он радовался каждой проданной мотоциклетной коляске, а теперь тысячами выпускает превосходные автомобили под девизом «Grace, Space and Pace» («Грация, пространство и стремительность»).

Перспективы роста вырисовывались вполне отчетливо. Еще в 1951 году мистер Лайонз выкупил простаивающий авиамоторный завод в Ковентри, на Браунз-лейн, и приступил к наращиванию объемов выпуска. При всей своей скупости, ставшей уже притчей во языцех, Уильям Лайонз, тем не менее, выделил на разработку нового седана миллион фунтов стерлингов. Для сравнения: спортивный родстер Jaguar XK 120 стоил 1263 фунта. Форму будущего автомобиля



Обложка рекламной брошюры Jaguar 2.4 Litre подсказывала покупателю, как называть эту модель — «ту-пойнт-фур»

в том числе и 1957-й — и это несмотря на чудовищный пожар, случившийся 12 февраля, который уничтожил сборочный цех. В 1955 году начнется производство нового седана с несущим кузовом. В 1951, 1953, 1955, 1956 и 1957 годах спортивные мо-

“Зимой 1947 года бензин автолюбителям отпускали по талонам”

Лайонз выбирал полагаясь исключительно на собственный вкус. Обычно он что-то набрасывал, а затем сотрудники инженерного отдела под руководством главного конструктора Уильяма Хейнза воплощали его пожелания в чертежах. Свой окончательный вид кузовов приобретал стараниями конструктора Сирила Кроуча, доводившего его вместе с технологами Pressed Steel Company, Ltd. в городке Каули — это предприятие поставляло все кузова для Jaguar Cars, Ltd.

Пятидесятые годы станут переломными в истории марки. В 1953-м объем производства впервые превысит 10 тысяч автомобилей в год. Каждый последующий год будет рекордным,

дели Jaguar побеждают в престижных соревнованиях «24 часа Ле-Мана». В 1955 году жизнь испытает Уильяма Лайонза на прочность: его единственный сын Джон погибнет в автотрагедии по пути на гонки в Ле-Мане. А 1 января 1956 года Уильям Лайонз будет посвящен в рыцари: отныне его с полным правом называют «сэр». 23 марта 1956 года королева Елизавета II посещает завод Jaguar. Наконец, в 1960 году сэр Уильям приобретает у знаменитой оружейной мануфактуры Birmingham Small Arms старейшую британскую автомобильную марку Daimler, тем самым укрепив свои позиции в индустриальном сообществе Соединенного Королевства.



Jaguar Mk 2 2.4 внешне отличался от модели 2.4 Litre увеличенной на 18% площадью остекления



Более тонкие бамперы помогли отличить Jaguar 240 и Jaguar 340 от моделей семейства Mk 2



Миллион фунтов стерлингов

От названия автомобиля — Mk2 — веет казенщиной. Подобным образом в Великобритании обозначали усовершенствованные модели, причем не только автомобилей, но и военной техники, локомотивов, стрелкового оружия и многого другого. Mk, то есть Mark (дословно «отметка»), в данном случае переводится как «исполнение» или «выпуск». Британцы предпочитают нумеровать выпуски римскими цифрами, но в данном случае, надеясь, что основным рынком сбыта автомобиля станут Соединенные Штаты Америки, использовали арабскую «двойку».

Логика названия подсказывала покупателю, что прежде выпускался автомобиль с обозначением Mk1. Но такого на самом деле не существовало! Первый седан Jaguar с несущим кузовом в сентябре 1955 года поступил в продажу под названием Jaguar 2.4 Litre. Спустя два года его оснастили более мощным 3,4-литровым двигателем, и такая модификация стала именоваться 3.4 Litre. К слову, это был еще и первый седан марки, пробивший заветный для всех британских автомобилистов скоростной порог в 120 миль в час (193,1 км/ч).

А дальше... Компания Jaguar Cars, Ltd. повторила путь многих автомобильных заводов, однажды перешедших с рамных конструкций на самонесущие кузова. В те годы проектирование кузова с несущим силовым каркасом представляло собой труднейшую инженерную задачу (это позднее наработают методики, набьют шишки). Освоение производства такого кузова тоже было чрезвычайно затратным делом: изготовление и наладка штампового инструмента, подбор новых сортов стального листа, установка сварочных кондукторов нового типа. Общие расходы выливались в кругленькую, по европейским меркам, сумму — вспомним «ягуаровский» миллион! Создав однажды автомобиль с самонесущим кузовом, руководство любой компании только и думало, как покрыть издержки, и с ужасом ожидало, когда придет время разработки новой модели.

Так, шведская Volvo, создав автомобиль с самонесущим кузовом в 1944 году, сохранила его конструкцию на конвейере до 1965 года. Горьковский автозавод, сконструировав в том же 1944 году ГАЗ М-20 «Победа», производил его до 1957 года. Британский Standard выпускал модель Vanguard с 1947 по 1956 год. Похожая история повторилась и в Ковентри. Главный конструктор компании Уильям Хэйнс и ведущий конструктор проекта Роберт Найт вряд ли могли предположить, что технические загадки, над которыми они ломали голову в середине 1950-х, окажутся такими живучими. Самонесущий кузов Jaguar послужил сначала моделям 2.4 Litre и 3.4 Litre, а затем и Mk2 (с 1959 по 1967 год). Естественно, как только Mk2 запустили в производство, предыдущей модели задним числом присвоили индекс Mk1. Дальше кузов переключался на модели 240 и 340, выпускавшиеся с 1967 по 1969 год. Обозначать их Mk3 постеснялись: получилось бы, что компания предлагает старье. Конечно, кузов все время понемногу совершенствовались, но в основе оставалась та же конструкция! Более того, она послужила основой для более крупного Jaguar S-Type (1964–1968 годы) и Jaguar 420 (1966–1968 годы).



Кто хозяин ягуара?

Приверженность традициям нашла отражение и в элементах оформления Jaguar Mk2. Самый эффектный — фигурка прыгающего ягуара. Считается, что она выполнена по модели английского скульптора Гордона Кросби и впервые появилась на автомобиле в 1938 году. Однако еще во французских каталогах 1920-х годов встречается носовая фигура Panthère французского скульптора Казимира Брау, поразительно похожая на ягуара Кросби. Только предназначалась статуэтка для автомобилей другой британской марки — MG. Поначалу такие фигуры служили рукояткой пробки заливной горловины радиатора. Бронзовые звери так понравились, что с переходом на замкнутые системы охлаждения их оставили в качестве украшения.

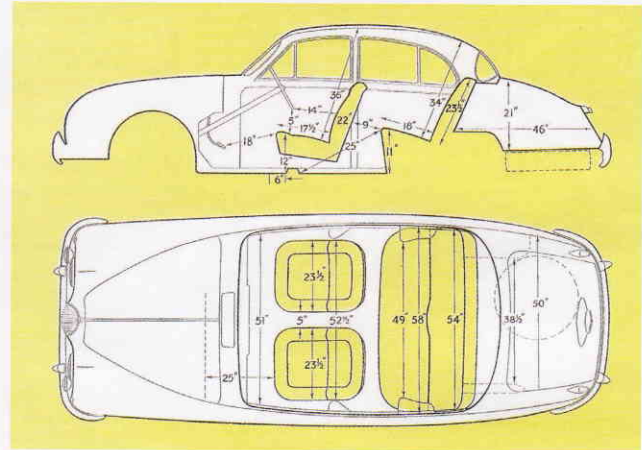


Jaguar Mk2 предлагался на штампованных колесах с креплением на пяти шпильках или на спицованных с креплением центральной барашковой гайкой (на снимке)



Натурный макет седана Jaguar. Сотрудники компании на вытянутых руках держат позади машины брезент для контраста

Обусловлен ли такой подход природной скупостью сэра Уильяма Лайонза или всему причиной спад в автомобильной отрасли Великобритании, наметившийся к середине 1960-х годов? Вероятно, оба обстоятельства в равной мере отразились на производственной программе Jaguar. В сентябре



Благодаря отсутствию рамы, Mk 2 получился почти таким же просторным, как и «старшая» рамная модель Jaguar

Company. В то время когда Jaguar создавал свой первый самонесущий кузов, в национальном автомобильном научно-исследовательском центре MIRA еще не пустили аэродинамическую трубу, но у мистера Сэйера сохранились хорошие связи в военном центре в Фарнборо. Кроме того, картину обтекания

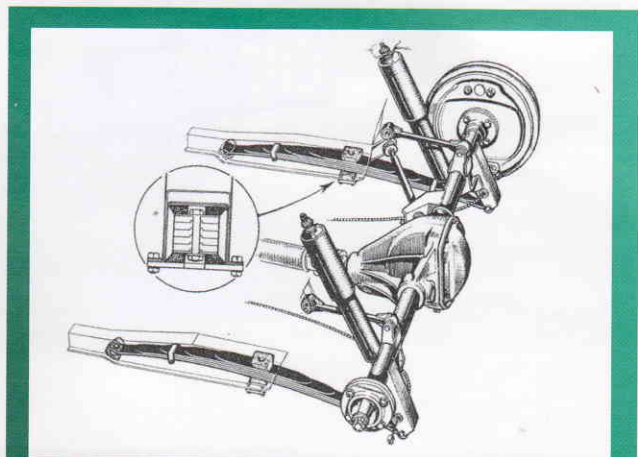
«Британцы использовали арабскую «двойку» в нумерации модели для рынка США»

1966 года компания вошла в состав корпорации British Motor Corporation (BMC). Сэру Уильяму не оставили выбора: корпорация купила основного поставщика кузовов для Jaguar — завод Pressed Steel. Укрепление поощрялось правительством лейбористов, видевших в этом единственную возможность выживания национальной автомобильной промышленности. Если объем затрат настораживал, то технические преимущества самонесущего кузова над рамной конструкцией были бесспорными. Jaguar Mk 2 получился на 140 мм ниже, на 400 мм короче и на 265 кг легче своего рамного собрата — седана представительского класса Jaguar Mk VIII. При этом пространство для пассажиров осталось прежним. То, что автомобиль без рамы получался существенно ниже, улучшало его аэродинамику. Машины обтекаемой формы бегают быстрее! Сэр Уильям был одержим снижением аэродинамического сопротивления. Пожалуй, единственным, к кому он прислушивался в вопросах дизайна, был инженер-аэродинамик Малькольм Сэйер, в прошлом — сотрудник авиазавода Bristol Aeroplane

поток воздуха оценивали гоняя прототип, обклеенный специальными ленточками-маркерами, по обычному шоссе. Малькольм Сэйер считается основоположником британской автомобильной аэродинамики. В апреле 1970-го он скоропостижно скончался от инфаркта в возрасте 53 лет. По иронии судьбы в последние годы, когда сэра Уильяма Лайонза уже не было на предприятии, Сэйера назначили... главным дизайнером. Он никогда не видел себя в этой роли, хотя неплохо рисовал.



Приборная панель Mk 2 поражала отделкой из массива орехового дерева, тогда как конкуренты подчас предлагали просто крашенный металл



Подвеску заднего ведущего моста Jaguar Mk 2 конструировали таким образом, чтобы избежать передачи на самонесущий кузов дополнительных нагрузок. Продольные полуэллиптические рессоры одними концами введены в лонжероны, мост подвешен консольно, на противоположных концах рессор. От поперечных и крутильных перемещений его удерживают две продольные штанги и поперечная тяга Панара.

АВТО
Легенды
МИРА





Jaguar Mk 2



Старый испытатель рассказывает

Двигатель Jaguar Mk2 сконструировали в годы Второй мировой войны, когда, казалось, было не до автомобилей. Концепцию мотора главный конструктор Уильям Хейнз, двигателисты Уолтер Хассан, Гарри Манди и Клод Бэйли обсуждали во время ночных дежурств на заводской крыше, не снимая касок и сумок с противогазами. На окраинную Суэллоу-роуд зажималки падали редко — немцы больше метили в центр Ковентри. Инженеры попивали чай из термоса и даже что-то набрасывали на бумаге при свете синего фонаря. Их творческую группу так и прозвали — firewatchers, «дежурные противовоздушной обороны». Уолтер Хассан считался выдающимся инженером-двигатelistом. Для Уильяма Лайонза, пригласившего его в компанию в 1938 году, он оказался настоящей находкой. Начиная с 1943 года под руководством Хассана сконструировали несколько вариантов двигателя, в том числе с полусферическими камерами сгорания с поперечной продувкой, верхними клапанами и двумя верхними распределительными валами. Подобное решение считалось прерогативой гоночных болидов и редких престижных марок. Чаще всего в газораспределительных механизмах такого типа вращение передавалось распределителям от коленчатого вала через набор шестерен. Встречался и более экзотический привод — с помощью вертикального валика. Оба варианта отличались высокой инерционностью. Взамен Хассан предложил обойтись двумя цепями. Но члены его «противовоздушной» команды отлично знали, как ненадежна цепь — все добирались на работу на велосипедах. Поэтому выбрали двухрядную («дуплексную») цепь марки Renold — ее не так-то легко перекосить и ослабить. Со временем станет понятно, что автолюбителям больше досаждали не сами цепи, а их натяжители.

Даже внешне детище Хассана выглядело элегантно. Уильям Лайонз остался доволен: он и добивался от инженеров, по его словам, «гламурного мотора» — чтобы поднятый капот сразу собирал вокруг толпу ценителей, восторженно цокающих языками. Но кто тогда мог подумать, что этот двигатель продержится в производстве до 1992 года!

Jaguar Mk2 с 3,4-литровой версией двигателя на тестах британского журнала The Motor разогнался до 60 миль в час (97 км/ч) за 11,9 с и показал максимальную скорость 193 км/ч.

Столь быстрому автомобилю требовались надежные тормоза. В 1940-е годы на самолетах уже повсюду использовали дисковые тормозные механизмы, хотя изобрели их автомобилисты: первый



Дисковые тормоза Dunlop рекламирует «золотой мальчик», победитель гонок в Ле-Мане и чемпион Формулы-1 Майк Хоторн



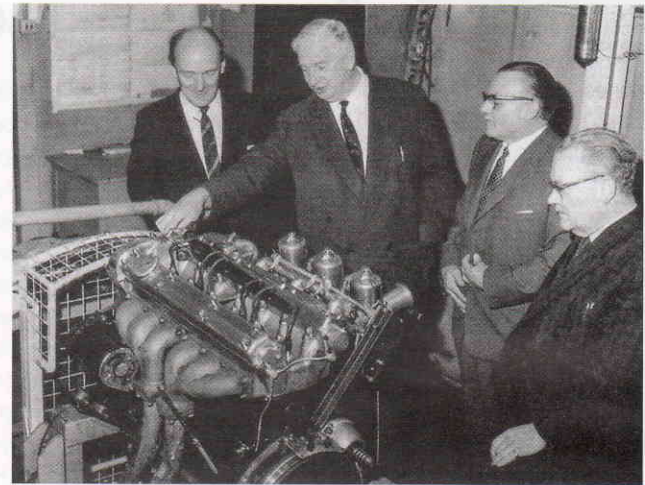
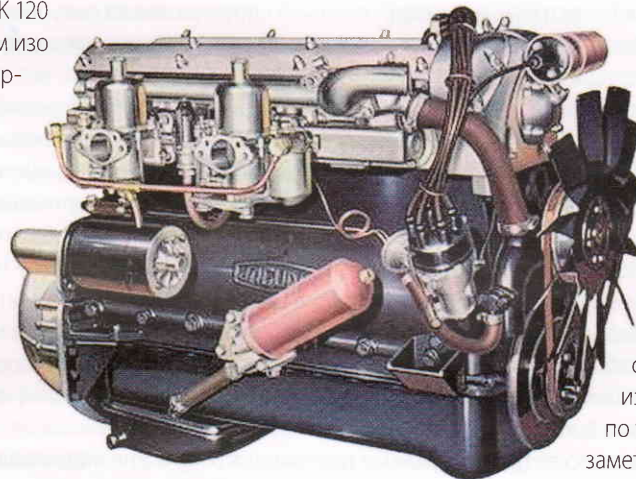
Гибель «золотого мальчика»

Прославленный британский гонщик, действующий чемпион мира Формулы-1 Майк Хоторн разбился 22 января 1959 года на своем темно-зеленом Jaguar 3.4 Litre с регистрационным знаком VDU 881 на объездной дороге А3 у Гилфорда. Хоторн случайно нагнал Mercedes-Benz 300SL гонщика Роба Уокера. Приятели кинулись наперегонки, несмотря на сильный ливень. Более опытный Хоторн вырвался вперед и попытался ради забавы подрезать Уокера. Тут Хоторна занесло, он зацепил встречный грузовик и ударился в дерево. Примерно в такой же ситуации 11 июня 1955 года Хоторн уцелел на гонках в Ле-Мане, где он подрезал Austin-Healey Лэнса Маклина. Это привело к самой крупной аварии в истории автоспорта (83 погибших и более 100 раненых). Маклин, избегая столкновения, затормозил, и в него врезался Пьер Левег на Mercedes-Benz 300SLR. Автомобиль подлетел, как на трамплине, и упал на трибуны. А Майкл Хоторн стал победителем гонки.



Повороты Jaguar Mk2 проходит с заметным креном. На этом автомобиле установлены задние крылья без щитков, с отбортовкой по вырезу. Такие предпочитали спортсмены

дисковый тормоз, действующий на трансмиссию, применил еще в 1902 году англичанин Фредерик Уильям Ланчестер (в 1946 году это решение используют для стояночного тормоза советского грузовика ГАЗ-51). Однако рабочие дисковые тормоза быстро ржавели и коробились, поэтому автомобилестроители всякий раз возвращались к барабанным (правильнее сказать — колодочным) тормозным механизмам. Тем не менее, необходимость в мощных тормозах назрела. Как никто другой это понимал главный испытатель Jaguar Cars, Ltd. Норман Дьюис. И тут оказалось, что по соседству, в Ковентри, в авиационном отделении шинной компании Dunlop разработали plate brake (слова disk еще не использовали). Дьюис вспомнил, что мистер Лайонз очень заинтересовался новинкой. Главный конструктор Уильям Хейнз представил Нормана Дьюиса сотрудникам Dunlop, отвечавшим за разработку тормозов — Джо Райту и Генри Тревакису. Отныне они работали в связке. Эффективность тормозов напрямую зависела от усилия, развиваемого в гидравлическом приводе, поэтому первым делом следили за температурой тормозной жидкости. Дьюис на спортивном Jaguar XK 120 разогнался до 200 км/ч, а затем изо всех сил жал на тормоз. Примерно на шестом заходе жидкость нагревалась настолько, что требовалось четыре энергичных нажатия на педаль, чтобы развить необходимое усилие. Однако уже через пять минут тормоза работали эффективно. А прежде, случалось, во время ралли экипажам приходилось останавливаться и окатывать тормоза водой — тогда они хоть как-то держали!



«Дежурные противовоздушной обороны» у своего двигателя (слева направо): Гарри Манди, Уолтер Хассан, Клод Бэйли и Оливер Бертрам

Двигателю Jaguar Mk 2 3.8 нельзя отказать в изяществе

В 1953 году дисковыми тормозами оснастили гоночные Jaguar C-Туре. Их ждал триумф на гонках «24 часа Ле-Мана» — автомобили пришли к финишу первым, вторым и четвертым. Норман Дьюис мечтал участвовать в этой гонке, но ему отвели роль тест-пилота. И он чуть было не погубил все! Его тестовый автомобиль с тем же номером 18, что и у одного из заявленных на гонку, нарезал по трассе круги. Гоночные комиссары, заметив в боксах два «ягуара» с одинаковым номером, обвинили компанию в нарушении регламента. Вопрос уладили. Позже, когда пригласили журналистов отметить победу небольшой пирушкой, Уильям Лайонз внезапно сказал Дьюису: «Пойду-ка я отдыхать, ты сам тут займи их». К счастью, у испытателя в карманах набралась необходимая сумма, чтобы расплатиться с барменом. Дьюис продолжил работу с тормозами, однако мистер Лайонз вдруг заявил: «Ты слишком долго тратишь на это деньги компании!». Но Дьюис и его коллеги не хотели бросать начатое дело. К тому же, в отличие от миссис Лайонз, супруга заведующего отделом тормозных механизмов компании Dunlop Джо Райта всегда охотно потчевала испытателей сэндвичами и чаем. С одной стороны, Dunlop никогда прежде не занимался автомобильными тормозами — в отличие от Girling и Lockheed. С другой, он являлся крупным поставщиком шин, колес и шлангов на конвейер Jaguar. К тому же победу Jaguar с тормозами Dunlop в Ле-Мане так разрекламировали, что смена поставщика могла быть неправильно понята рынком. И хотя во внедрении дисковых тормозов компанию Jaguar обогнал французский Citroën, мистер Лайонз вынужден был дать Dunlop еще один шанс. На серийных Jaguar дисковые тормоза появятся только в 1957 году. Их можно было установить на седаны 2.4 Litre и 3.4 Litre за доплату в 37 фунтов. А уже без исключения Jaguar Mk 2 пойдут с дисковыми тормозами.



Из пятидесяти с лишним лет работы испытателем Норман Дьюис 33 года сотрудничал с компанией Jaguar Cars, Ltd.



К пределам совершенства

Главного испытателя Jaguar Cars, Ltd. Нормана Дьюиса гораздо больше волновала другая проблема — устойчивость седана в поворотах. Спасти положение помогла бы расширенная задняя колея. Однако по настоянию Уильяма Лайонза заднюю часть кузова сильно заузили. Сэр Уильям считал себя непререкаемым авторитетом в области дизайна, и главный испытатель не решился ему перечить. Из-за формы задней части кузова не было возможности расширить колею. Она была даже уже, чем у малолитражки Morris Minor — всего 1273 мм. Кроме того, без достаточного опыта в разработке самонесущих кузовов решили не усложнять профиль пола и установили сзади упрощенную и не совсем удачную по кинематике подвеску на продольных полуэллиптических рессорах с консольным креплением (так называемых кантилеверных) — почти как у грузовика ГАЗ-АА.

В быстрых поворотах автомобиль становился опасен. Сэр Уильям утешал себя тем, что основные покупатели — американцы — ездят быстро только по прямой, когда недостатки подвески не столь заметны. Когда же автомобиль получил мотор рабочим объемом 3,4 л, откладывать решение проблемы с шасси уже было невозможно. Но как расширить колею, не изменив кузова?

Решили пожертвовать самой незначительной кузовной деталью — декоративными щитками на задних колесных арках. Они закрывали арку целиком, даже заходя под кузов, что, помимо прочего, еще и создавало сложности при смене колеса: приходилось сначала демонтировать щиток, а уже затем само колесо. Именно щиток не давал расставить задние колеса, но без него смотрелось некрасиво. И тогда нашли остроумный выход: сплошной щиток заменили фигурным, с большим вырезом в середине. Какая часть колеса больше выступает наружу? Правильно, средняя! Теперь ступице ничего не мешало. Колея стала шире.

Колею расширили в 1957 году, а на следующий год автомобиль обзавелся еще одним полезным новшеством — самоблокирующимся дифференциалом Powr-Lok компании Salisbury. При сильной пробуксовке одного из ведущих колес в этом дифференциале сжимался пакет из металлических дисков. Дифференциал «запирался», оба колеса дружно вывозили автомобиль из неудобного положения. Powr-Lok, специфический спортивный узел, устанавливался за дополнительную плату. Подобные системы получили развитие на других легковых автомобилях только в 1980-е годы.

Так, шаг за шагом, седан Jaguar приобретал тот самый вид, в котором он станет известен как Mk 2. Он дебютировал в октябре 1959 года. Предыдущая версия автомобиля к тому времени успела завоевать популярность, в том числе и благодаря участию в многочисленных соревнованиях. Видный бельгийский журналист Поль Фрэре (его прозвали «журналистом-гонщиком») написал, что машина «способна обойти даже Porsche».

Гидромеханическая трехдиапазонная трансмиссия Borg-Warner позволяла автомобилю сохранять расположение привередливых американских клиентов, 3,8-литровый мотор — отстаивать репутацию самого быстрого седана. На Jaguar Mk 2 обрушилась слава! На нем ездили и британские полицейские, и самые отчаянные гангстеры. А вариант под маркой Daimler 2.5 V8 (его выпускали с 1962 по 1969 год) оказался самым покупаемым автомобилем за всю историю завода Daimler Motor Co., Ltd. Было построено 17 600 эк-



Лишняя деталь

Примета послевоенных Jaguar — декоративные щитки, прикрывавшие вырезы в задних крыльях. Считалось, что щитки — признак высокого класса автомобиля, к тому же они делают силуэт более завершенным. Однако инженеры всегда выступали против этого решения: щитки затрудняли доступ к колесу, ухудшали вентиляцию тормозов и способствовали более быстрому ржавлению крыльев. Необходимость расширить заднюю колею Jaguar Mk 2 привела к изменению формы щитков, но отказаться от них полностью сэр Уильям не пожелал.



Дизайн-директор марки Jaguar Эн Кэллум со своей трактовкой классического Mk 2, воплощенной в жизнь мастерами компании Classic Motor Car, Ltd.



Jaguar Mk2 со снятыми щитками задних крыльев на улицах Риги. Весьма необычный автомобиль для СССР. Фото 1983 года

земляров. Это был довольно необычный гибрид 2,5-литрового двигателя V8, разработанного в Daimler конструктором Эдвардом Тюрнером, с кузовом и шасси Jaguar Mk2. Уже в 1964 году в компании Jaguar Cars, Ltd. заговорили о необходимости замены Mk2 более совершенной моделью, однако это не помешало спустя три года запустить в серию ее обновленные варианты — Jaguar 240 и Jaguar 340. Они все еще сохраняли конкурентоспособность, несмотря на жесткий задний мост с кантилеверными рессорами. Об успехе модели свидетельствовал и интерес к ней со стороны кузовостроительных ателье. В 1966 году на Женевском автосалоне итальянский дизайнер Нуччио Бертоне представил Mk2 в варианте купе Bertone 3.8FT. Сколь разительно отличался итальянский покррой от британского! Бертоне практиковал выпуск небольших серий автомобилей с использованием узлов и агрегатов, полученных от производителя. Услугами Бертоне, в частности, пользовалась шведская компания Volvo. И в этом случае из Ковентри в Италию отправили «шасси» — несущее основание кузова с подобранными силовым агрегатом, трансмиссией, подвеской, рулевым механизмом и приборным щитком. Готовое купе опробовало руководство Jaguar Cars, Ltd. Сэр Уильям заметил: «Из всех английских и европейских моделей, которые я знаю, этот автомобиль по характеру ближе всего к американским». Проблема заключалась в том, что он был слишком не похож на все, что тогда выпускалось под маркой Jaguar. И контракта с Бертоне, о чем так мечтал итальянский импортер Jaguar Джорджио Тарчини, не подписали.

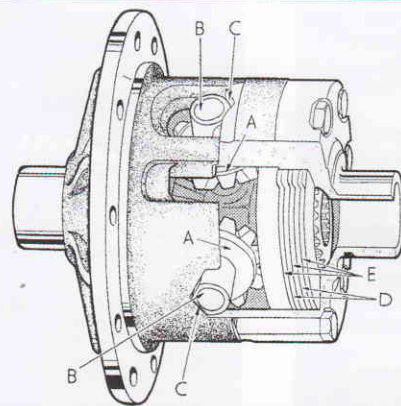


При первом взгляде на Bertone 3.8FT и не скажешь, что этот автомобиль построен на базе Jaguar Mk2



Daimler 2.5 V8 и V8 250 можно отличить от Jaguar Mk2 по характерной декоративной решетке с гребешками, как у морской раковины

Отголоском этой истории стал проект, осуществленный уже в наши дни реставрационной мастерской Classic Motor Cars, Ltd. и главным дизайнером марки Jaguar Эном Кэллумом. В феврале 1968 года 14-летний Эн послал в компанию Jaguar Cars, Ltd. предложения по дизайну и получил любезный ответ от вице-президента по инжинирингу Уильяма Хейнза. Это письмо предопределило судьбу мальчика. Когда в 1999 году Эн Кэллум был назначен на должность главного дизайнера Jaguar, он разыскал в архиве компании свое письмо, бережно подшитое к другим бумагам. И в 2013 году по инициативе Кэллума мастерская Classic Motor Cars, Ltd. приступила к созданию Jaguar Mk2 в новой трактовке: 4,3-литровый двигатель, 5-ступенчатая коробка передач, усиленные тормоза, 17-дюймовые колеса с широкопрофильными шинами и главное — независимая задняя подвеска! Кроме того, автомобиль получил современную мультимедийную систему и кондиционер. Работа над проектом заняла 18 месяцев.



Самоблокирующийся дифференциал Powr-Lok производства британской компании Salisbury по лицензии американской Thornton Axle Co. Пакеты стальных дисков (D, E) находятся в поджатом состоянии, поскольку один из дисков представляет собой диафрагменную пружину. Если все же возникает пробуксовка колеса, пакеты дисков сжимаются под воздействием силы, возникающей от давления сателлитов (A) на полуосевые шестерни. Окончательно дифференциал блокируется, когда под действием разницы вращения полуосей крестовина сателлитов (B) смещается и заклинивается в фасонных отверстиях (C) коробки дифференциала.



Автомобиль инспектора Морса

Зритель любит детективные фильмы. Особенно если это сериал о полицейском с соседней улицы. Российскому зрителю хорошо знакомы такие британские ленты, как «Летучий отряд Скотленд-Ярда», «Инспектор Льюис», «Чисто английское убийство». Одним из первых на российские телеэкраны еще в конце 1980-х годов вышел сериал «Инспектор Морс». За период с 1987 по 2001 год сняли 33 серии. В основу сериала легли произведения английского писателя Колина Декстера о полицейском Эндреве Морсе из города Оксфорд. За время, пока шел сериал, Морс дослужился от констебля до старшего инспектора. Первая серия начинается с того, что преступники на краденом Ford Taunus таранят любимый Jaguar Mk2 инспектора с государственным регистрационным знаком 248RPA. В Великобритании номера присваивают автомобилю на весь срок службы. О знаменитых машинах нередко говорят: «Это номер такой-то». Произносили «Jaguar 248RPA» — и все сразу становилось понятно. Этот автомобиль прославился едва ли не меньше, чем актер Джон Ту, получивший за роль инспектора Морса два приза британской телеакадемии. Jaguar инспектора Морса подчеркивает характер главного героя — не су-пермена, но способного на поступок, слегка неряшливого и с трудом вписывающегося в общество, которое ему приходится оберегать от криминальных элементов.

Джон Ту обладал несомненным драматическим даром, но прочно застрял в амплу уставшего от жизни полицейского. Больше повезло его напарнику — сержанту Льюису. Сыгравший сержанта Кевин Уотли станет «инспектором Льюисом» в очередном сериале, уже без Ту. Льюис-Уотли подхватил эстафету у Морса-Ту, когда тот уже не смог работать. Как правило, чтобы вывести актера из сериала, сценаристы придумывают драматическую развязку: болезнь, убийство, автомобильную катастрофу. На экране Морс умер в ноябре 2000 года, а в реальной жизни Ту, курильщика с почти полувековым стажем, в феврале 2002-го убил рак.

Jaguar Mk2 1960 года выпуска с двигателем 2,4 л, цвет бургонь, номер 248RPA приобретался продюсерской компанией Carlton TV специально для сериала о Морсе. После ухода Ту из жизни автомобиль использовали в промолотерее: его выиграл один лондонский адвокат и немедленно продал. Автомобиль пошел по рукам. Очередного владельца, Джона Поттса, посадили на пять лет за какие-то махинации. В настоящее время автомобилем владеет австралийское издательство International Publishing Group. Оно принципиально держит 248RPA в Великобритании, учитывая его ценность для британцев. В телесериале «Эндрев», действие которого разворачивается до событий, отраженных в «Инспекторе Морсе», телекомпания ITV задействовала 248RPA «камео», то есть в роли самого себя. Сегодня, наверное, это самый известный в мире Jaguar. Но что интересно — в новеллах Декстера инспектор Морс ездит... на итальянской Lancia!



Джон Ту (1942–2002)

Актер, оказавшийся в плену своего амплу, играл одного инспектора полиции за другим. Его последние слова в сериале «Инспектор Морс» были такими: «Поблагодарите от меня инспектора Льюиса». Вчерашний напарник-сержант таким нехитрым кинематографическим приемом повышался до инспектора, но в отличие от героя Ту так и не смог «породниться» с каким-то определенным автомобилем. Наступило время продакст-плейсмента: отныне за право предоставить автомобиль для главного героя брали деньги. Охотников не нашлось.



Jaguar Mk2 на долгие годы стал надежным партнером актера Джона Ту. По окончании съемки на одометре автомобиля было 127 878 км

Для идеальной женщины

Требуется немалое мастерство, чтобы придать узнаваемые черты Jaguar Mk 2 автомобилю, который на целых 800 мм его короче. Однако конструкторы небольшой японской компании Mitsuoka Motor, взяв за основу малолитражный хэтчбек Nissan Micra/March, сумели превратить его в миниатюрный седан «Ягуар». И назвали Viewt. Он выпускается с 1993 года и является самой популярной моделью Mitsuoka. В год продают около 750 машин по цене \$25 170–26 500 в зависимости от модификации, что примерно втрое дороже базового Nissan March. Примечательно, что Viewt может быть как переднеприводным, так и полноприводным, что и не снилось создателям Jaguar Mk 2. И даже хэтчбеком! Такая версия Viewt названа «Надесико», то есть идеальная японская женщина. И если за рулем Jaguar Mk 2 трудно представить женщину, то Mitsuoka Viewt — исключительно дамский автомобиль. Новейшая модель Viewt Rouge окрашена в цвет губной помады — таких автомобилей выпустят всего 15 экземпляров.



Производство автомобилей Jaguar (1956–1969 годы)

Модель	Годы выпуска	Количество экземпляров
Jaguar 2.4 Litre	1956–1959	19 705
Jaguar 3.4 Litre	1957–1959	17 280
Jaguar Mk 2 2.4	1959–1967	26 322
Jaguar Mk 2 3.4	1959–1967	29 531

Модель	Годы выпуска	Количество экземпляров
Jaguar Mk 2 3.8	1959–1967	27 848
Jaguar 240	1967–1969	4430
Jaguar 340	1967–1969	2804
Jaguar 380	1967–1969	9

Техническая характеристика Jaguar 3.8-litre Mk 2 1961 года

Число мест	5
Колесная формула	4×2
Двигатель	карбюраторный, рядный, водяного охлаждения
Число цилиндров	6
Диаметр цилиндров	87 мм
Ход поршня	106 мм
Рабочий объем	3781 см ³
Клапанный механизм	DOHV
Мощность	223 л.с. (164 кВт) при 5500 об/мин
Максимальный крутящий момент	325 Н.м при 3000 об/мин
Коробка передач	механическая, четырехступенчатая (по заказу — с дополнительной повышающей передачей или гидромеханическая трехступенчатая с автоматическим переключением)
Шасси	несущий кузов
Подвеска передняя	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором

Подвеска задняя	зависимая, мост консольно закреплен на продольных полуэллиптических рессорах, продольных штангах, с тягой Панара
Тормоза	дисковые на всех колесах
Рулевой механизм	винт и шариковая гайка
Колесная база	2727 мм
Длина	4591 мм
Ширина	1695 мм
Высота	1460 мм
Колея передняя	1410 мм
Колея задняя	1374 мм
Размер шин	6,40–16
Объем багажника	382 л
Емкость топливного бака	54,5 л
Снаряженная масса	1510 кг
Скорость	192 км/ч
Динамика разгона (0–100 км/ч)	8,5 с
Средний расход топлива	15,3 л/100 км

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Все для моделизма

в интернет-магазине **DeAGOSHOP**

deagoshop.ru

ИЗДАНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ХРАНЕНИЕ КОЛЛЕКЦИЙ **МОДЕЛИЗМ** КНИГИ И DVD ДЛЯ ШКОЛЫ ПОДАРКИ

МОДЕЛИЗМ

- инструменты для моделизма
- расходные материалы
- демонстрационные подставки для ваших коллекций
- аксессуары к коллекции
- сборные модели
- папки для хранения журналов и специальные издания

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Пропустили выпуск любимой коллекции?

Просто закажите его на deagoshop.ru
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей заказ возможен на сайте www.deagostini.by

16+

DeAGOSTINI

ISBN 978-5-9774-0880-6

