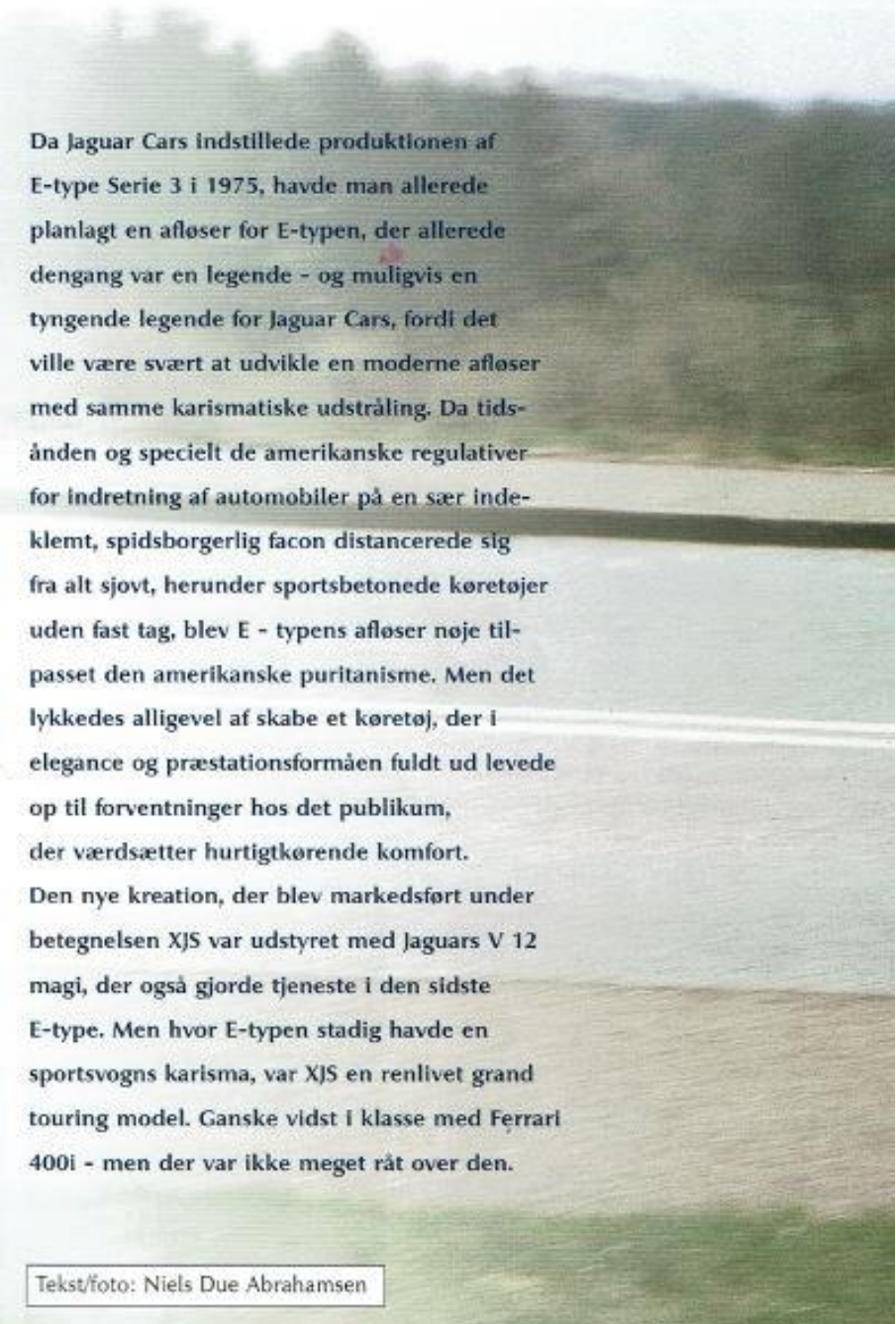


XJS V 12 Cabriolet 1988

Such Sweet Thunder



Da Jaguar Cars indstillede produktionen af E-type Serie 3 i 1975, havde man allerede planlagt en afløser for E-typen, der allerede dengang var en legende - og muligvis en tyngende legende for Jaguar Cars, fordi det ville være svært at udvikle en moderne afløser med samme karismatiske udstråling. Da tidsånden og specielt de amerikanske regulativer for indretning af automobiler på en sær indklemmt, spidsborgerlig facon distancerede sig fra alt sjovt, herunder sportsbetonede køretøjer uden fast tag, blev E - typens afløser nøje tilpasset den amerikanske puritanisme. Men det lykkedes alligevel af skabe et køretøj, der i elegance og præstationsformåen fuldt ud levede op til forventninger hos det publikum, der værdsætter hurtigkørende komfort. Den nye kreation, der blev markedsført under betegnelsen XJS var udstyret med Jaguars V 12 magi, der også gjorde tjeneste i den sidste E-type. Men hvor E-typen stadig havde en sportsvogns karisma, var XJS en renlivet grand touring model. Ganske vidst i klasse med Ferrari 400i - men der var ikke meget råt over den.

Tekst/foto: Niels Due Abrahamsen

Da produktionen af XJS ophørte i juni 1996, var den blevet produceret lidt over 115.000 eksemplarer i forskellige variationer. Både som coupe, targa og cabriolet og i perioder også med 3,6 og 4.0 ltr. AJ40 motorer og i slutningen med V 12 på 6.0 ltr. I Jaguar nr. 227 beskrev Flemming Persson udfordringerne og trængslerne med at skabe mere liv i sin XJS Cabriolet 1988. Ikke fordi man kan betegne XJS som et sløvt og bedaget køretøj, fordi de originale 285 BHP er gode nok til

at flytte de ca. 1.700 kg i et tempo, der vil tage modet fra de fleste og skabe interesse hos anklagemyndigheden. Men ægte nysgerrighed blandet med interessen for teknik overskrider altid grænser - også når det drejer sig om retlig takt og tone. På denne baggrund fik Flemming Persson ved hjælp af hovedsageligt to Rotrex kompressorer og en masse dimser lirket yderligere ca. 300 BHP ud af V 12 magien, så den ydede ialt ca. 600 BHP. Efter hans eget udsagn, var det helt vildt at køre den.

Denne udtalelse vakte naturligvis red.s interesse for sagen, og der blev da også aftalt en besigtigelse og prøvekørsel af dyret.

Karrosserimæssigt fremstod cabriolet'en helt originalt. Der var ikke monteret spoilers eller foretaget ændringer af paneler m.v., der antydede, at vognen var noget særligt. Vognen fremstod elegant og fredsommeligt, som den helt ideelle vogn til en fredfyldt cruising op ad Strandvejen en solrig sommerdag. Instrumenteringen var



Motorrummet fotograferet skråt fra højre i lav højde. Komplexiteten er uoverskuelig - og alene tanken om at skulle skifte tændrør er frastadende.

heller ikke ændret. I handskerummet var der dog diskret hengemt en trykmåler, der viste hvor mange bar kompressorerne ydede, når det gik løs. Undervognen var blevet gennemgået med nye ophæng, fjedre og støddæmpere, så den var helt "frisk" til at hamle op med de mange BHP.

Da motoren blev startet var det tydeligt, at der var sket en ændring med V 12 maglen. Den larmede ikke, men den havde en hørbar snerren, der ikke kendes fra den civiliserede udgave. Den ændrede lyd var formentlig i første omgang betinget af, at det originale udstødningssystem var udskiftet med et system, der var tilpasset den større gennemstrømning, der kan forventes med en motor, der yder 600 BHP.

Inden det magiske øjeblik, hvor skramlet skulle fyres af, kørte vi en tur op ad Strandvejen til Skodsborg og ind til Nærum for at få varmet dyret op. Ved Nærum tog vi motorvejen nordpå. De ca.

V 12 magien taget lidt mere "von oben". Den ligner mere sig selv, men det træuede V 12 øje kan se, at der er mere af det hele.



15 km antydede ikke noget drabeligt ved køretøjet. Motoren trak fint og roligt ved selv 1.000 - 1.500 rpm, og undervognen føltes selv ved passage af "pædagoghop" fast men komfortabel. Måske en anelse mere stiv end en "normal" XJS. Undervejs på denne dybest set fredsommelige strækning havde Flemming givet nogle enkelte demonstrationer af V 12 magiens arbejdsiver med nogle accelerationstest fra ca. 50 km/t til 80/90 km/t. I gængs forstand var det meningsløst at tale om accelerationer. De var snarere tale om affyringer. Trykket var troværdigt - og det var bemærkelsesværdigt, at aut. gearkassen reagerede så hurtigt. Flemming forklarede, at i projektet indgik, at PM 400 gearkassen var blevet adskilt og havde fået ændret og modificeret de dyser, der styrer gearskiftet, så gearkassen øjeblikkeligt ville skifte ned i gear ved det mindste tryk på speederen og skifte til et højere gear, når speedertrykket blev lettet.



Rotrex kompressorerne ligger godt gemt nede i dybet under luftfiltrene.

Ved nedkørslen til motorvejen ved Nærum var "fyret" så meget opvarmet, at vi antog, at det havde en fornuftig arbejds-temperatur. Flemming trådte på speederen (vi kørte med nedslået kaleche). Jeg røg bagud i sædet. Havde jeg haft en cigar i munden, havde jeg slugt den. Så voldsomt var presset.

Asfalten blev trukket ind under vognen og væltede bagud i kilometerlange baner. I et kort vip stod omdrejningstælleren på 6.000 rpm, og nålen vippede op og ned, mens gearkassen arbejdede som en sindsyg for få komme gennem alle tangenterne. På få øjeblikke stod speedometernålen med en markering, der var højt upassende.



Den "gamle" XJS instrumentering er helt oprindelig og afspejler ikke, at der er sket dramatiske ændringer under motorhjælmen.

Vi lagde an til landing ved Hørsholmfrakørslen, og rullede i civiliseret tempo gennem Høsterkøb, hvor vi på den anden side af denne hesteidyl fandt en parkeringsplads med et flot view over Sjælsø. På parkeringspladsen var der lejlighed til at åbne hjelmen til det allerhelligste - V 12 magien med de to Rotrex kompressorer. Der var tilsyneladende intet bemærkelsesværdigt ved synet ud over, at det hele virkede mere pakket end normalt. Kompressorerne lå nemlig langt nede i dybet og kunne kun findes, hvis man vidste hvor de var, nemlig godt gemt under luftfilteret i hver side af den forreste del af motorrummet. Da fremstillingen af ca. 600 BHP har tendens til at udvikle noget varme, var V 12 magien udover en ekstra olie-køling blevet forsynet med 4 Kenlowe blæsere. Denne afkøling virkede effektivt, men kunne dog under parkering på afstand efterlade en tvivl, om det var motoren, der kørte, eller det bare var blæserne, der var overarbejde.

XJS er den perfekte grand touring voiture til eksotiske steder rundt i Europa. Her tager den sig tiltrækkende ud med Sjælsø i baggrunden.

