



JAGUAR C-X75

**Snel als een Veyron,
zuinig als een Prius**

Vorig jaar vierde Jaguar zijn 75ste verjaardag. Om die in stijl te vieren, trakteerde het Britse merk zichzelf op een likkebaardlekkere concept car. De C-X75 toonde hoe Jaguar de supersportwagen van de toekomst zag. Een niet zo verre toekomst, want amper een jaar later besliste Jaguar om de auto te bouwen. Met de hulp van het Williams Formule 1-team.

De CX-75 moet dezelfde emoties oproepen als de D-Type en de XJ13, wellicht de mooiste Jaguar die ooit is gebouwd", stelde designdirecteur Ian Callum zijn nieuwe bolide voor. De XJ13 uit 1966 was de natte droom van Malcolm Sayer, de geniale aerodynamicaspecialist die rijdende legendes als de D-Type en de E-Type vormgaf. "Sayer was een wetenschapper. En het is precies zijn wetenschappelijke benadering, die een auto als de E-Type zo tijdloos mooi maakt. Elke vorm, elke lijn, elk detail is functioneel en is haarjuist berekend. Als je zijn schetsen en tekeningen bekijkt, staan die altijd vol berekeningen. Zo zou ik nooit een

auto kunnen ontwerpen. Ik ben een artiest, geen wetenschapper", verklaart Ian Callum het genie van zijn verre voorganger. Sayer wilde al in 1956 een racewagen bouwen met een centraal achterin gemonteerde motor. Maar hoewel Jaguar altijd vernieuwing voorstond, was de verhuis van de paardenstal zelfs voor hen een brug te ver. Toch maar liever een conventionele opvolger voor de D-Type, werd in de directiekamer beslist. Dat werd in eerste instantie E2A, een prototype dat in 1960 startte in de 24 uur van Le Mans. En dat model stond voor de één jaar later voorgestelde E-Type.

Het groene licht voor de XJ13 werd in 1965 gegeven. "Bouw een prototype van een racewagen voor ontwikkelingsdoeleinden", stond in de nota. En dat is wat de XJ13 werd : een rijdend laboratorium. Op het moment dat de auto klaar was, in maart 1966, was Jaguar gefuseerd met BMC. En leek het er steeds meer op, dat alle autosportactiviteit werd gestaakt. Het was zelfs zo erg, dat de XJ13 bijna rechtstreeks het nog niet eens bestaande museum werd binnengereden. "Net voor we met testritten wilden beginnen, kwam er



een nota van Sir William Lyons waarop in rode letters stond dat de auto zelfs niet eens rond de fabriek mocht rijden", herinnert testrijder Norman Dewis zich. Volgens Dewis was de E-Type de reden voor het schrappen van de XJ13. Mochten de klanten lucht krijgen van de mogelijkheid dat Jaguar met een nieuwe sportwagen met een centrale motor zou uitpakken, zou de verkoop van de E-Type wel eens kunnen stilvallen, redeneerden men in Coventry. Maar ondanks het verbod van de baas, konden Dewis en enkele ingenieurs niet aan de verleiding weerstaan. "We hebben de auto op een zondag meegenomen naar het testcircuit. En hem daarna weer netjes in de fabriek teruggezet. Toch had de 'oude' er lucht van gekregen. Ik dacht dat mijn ontslag er aan kwam. Tot ik de baas er op wees dat zijn nota geen datum had. En we dachten dat ze alleen maar die ene dag geldig was. Hij krabbelde terug en beloofde vanaf dan zijn nota's te dateren. Waarna hij vroeg hoe de auto reed. Na mijn uitleg keek hij me aan en zei zachtjes : weet je Dewis, op zondag mag je met de XJ13 rijden.



Luchthapper

Even leek het er op, of de C-X75 was hetzelfde lot beschoren. Van schitterende sportwagen gedegradeerd worden tot testbank voor een nieuwe motor. Gelukkig heeft de geschiedenis zich niet herhaald. De C-X75 gaat een hele stap verder. Achterin ligt geen nieuwe variant op de bestaande verbrandingsmotor, maar een revolutionaire alternatieve aandrijfgroep. In elk van de wielen zit

een elektrische motor met een vermogen van 195 pk. De lithium-ion-batterij, die voor de stroom zorgt, is in het chassis geïntegreerd. Alleen op de batterij zou de C-X75 110 kilometer ver komen. Daarna mag hij voor zes uur aan de laadpaal. Daarvoor koopt geen hond een sportwagen. Een 'range extender' die de actieradius tot 900 kilometer uitstrekt, brengt soelaas. In tegenstelling tot de meeste auto's met een zogenaamde 'range extender' koos Jaguar niet voor een kleine klassieke verbrandingsmotor. In zijn plaats komen twee microgasturbines, die centraal achterin de auto liggen. Turbines van 35 kilogram elk die zowel op diesel, biobrandstof, LPG als samengeperst aardgas kunnen draaien. Met een CO2-uitstoot van amper 28 gram per kilometer. Wat niet belet, dat u ook in de toekomst op de flitspalen zal moeten letten. De Jaguar C-X75 zoeft in 3,4 seconden van 0 naar 100 km/u en haalt een top van 330 km/u.

Die turbines mogen dan wel compact en licht zijn, ze hebben wel grotendeels het design van de auto bepaald. "Wanneer ze op volle kracht aan 80.000 toeren per minuut draaien, hebben ze elk 25.000 liter lucht per minuut nodig. Daarom is het belangrijk dat het koetswerk de lucht naar de juiste plaats leidt. En dat bij elke luchtstroom rekening wordt gehouden met de aerodynamica. Want niets is zo slordig dan een bolide die aan 330 km/u opstijgt in plaats van zich aan het wegdek vastzuigt", is de uitleg. De afwezigheid van

lees verder ➡



overmaatse spoilers en vleugels verdraagt de zorg die werd besteed aan de inwendige luchtstromen en aan de geleiding van de lucht onder de auto.

Vliegtuigcockpit

Van vliegen gesproken. Wanneer we in de auto kijken, krijgen we de indruk dat de designers, toen ze nog in korte broek rondliepen, liever piloot dan racer wilden worden. De versnellingspook lijkt op een gashendel van een gevechtsvliegtuig en heeft ook een manuele 'override-functie' om de turbines wanneer het nodig is, de hele tijd op volle kracht te laten draaien. Starten gaat via een knop in de dakconsole. Ook voor de lay-out van de centrale HMI, werd in de cockpit van een jachtvliegtuig gegluurd. Een knip-oog naar het 'luchtvaartverleden' van Jaguar. Want ook het aluminium spaceframe, waarrond de C-X75 is gebouwd, komt uit de luchtvaart en maakt deel uit van de Jaguar-traditie. Het spaceframe is dus niet voorbijgestreefd. De uit aluminium opgetrokken sportwagen is licht en milieuvriendelijk. Hij bestaat voor 50 % uit gerecycleerd aluminium, één van de makkelijkst te recycleren materialen.

Er zijn nog andere gimmicks. Als u de auto nadert, hult een led-strip het koetswerk in een fosforblauw licht, dat de sexy contouren accentueert. Bij het instappen nemen aparte led-lichtjes het over en dimmen automatisch wanneer chauffeur en passagier zich in de auto hebben geïnstalleerd. Schakelt de chauffeur de 'track modus' in, dan gaan alle lichten uit en zet het Co-Pilot-aanraakscherm zich in 'stealth-modus'. Alleen informatie die echt no-

dig is, wordt toegelaten. Deze Human Machine Interface, kortweg HMI, zit centraal in de auto en houdt contact met de smartphone van de chauffeur. Op basis van de opgeslagen agenda, kiest de auto het traject en filtert hij de nuttige informatie. Zo wordt u in Francorchamps niet gestoord door de mededeling dat in Jabbeke een zak cement op de weg ligt. Maar toch, hoe inventief en futuristisch de C-X75 aan de binnenkant is, de Jaguar-traditie blijft gerespecteerd. Verschillende leersoorten worden gecombineerd en de hardware wordt aangenaam verpakt in zacht textuurneopreen.

250 stuks

Of al die leukigheidjes bewaard zullen blijven, is zeer de vraag. Want zoals gezegd, de Jaguar C-X75 wordt gebouwd. Met de revolutionaire turbines als stroomcentrales. Om de ontwikkeling van deze motoren een zetje te geven, heeft Tata, het moederbedrijf van Jaguar, een belangrijke participatie genomen in fabrikant Bladon Jets. En omdat de bouw van een dergelijke auto onmogelijk via de bestaande productielijnen kan, moest worden uitgekeken naar een andere locatie. Die werd gevonden bij het Formule 1-team van Sir Frank Williams. Waar Jaguar niet alleen de ruimte vindt, maar ook het hooggeschoolde, gespecialiseerde personeel dat nodig is voor de bouw van zo'n gecompliceerde auto. Een bolide waarvan er slechts 250 zullen worden gebouwd. Aan een prijs van, afhankelijk van de markt, 800.000 tot één miljoen euro.

Tekst: Iwan Kneuts

Foto's: Jaguar