



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIEŁDA

ARCHIWUM

Pan Jaguar

przez Zbigniew Kluczkowski | 7 lipca, 2026

0 komentarzy

William Lyons często porównywany jest do Forda i Duranta. Nie ze względu na zbudowanie taniego, dostępnego dla wszystkich samochodu a za sprawą Jaguara, do którego powstania i rozwoju się przyczynił. Dzięki niemu brytyjski przemysł motoryzacyjny został doceniony na całym świecie. To Lyons był siłą napędową Jaguara i za jego „kadencję” powstały słynne roadstery XK oraz E czy szybkie limuzyny, których następcy do dziś znajdują wiernych klientów – pomimo wysokiej ceny i hinduskiego właściciela marki.

Wszystko zaczęło się od małego biznesu, który polegał na przerabianiu wojskowych motocykli na cywilne. Lyons (ur. w 1901 r.) w wieku 21 lat z pomocą przyjaciela Williama Walmsleya założył firmę Swallow Sidecar Company (SS). W inżynierii motoryzacyjnej nie był laikiem, gdyż doświadczenie zdobywał w małej fabryce – Crossley Motors w Manchesterze. Po opuszczeniu praktyk i szkoły technicznej w 1919 roku dwa lata pracował jako sprzedawca w Sunbeam w salonie w Blackpool. Rok później miał już własny biznes.

Sir William Lyons



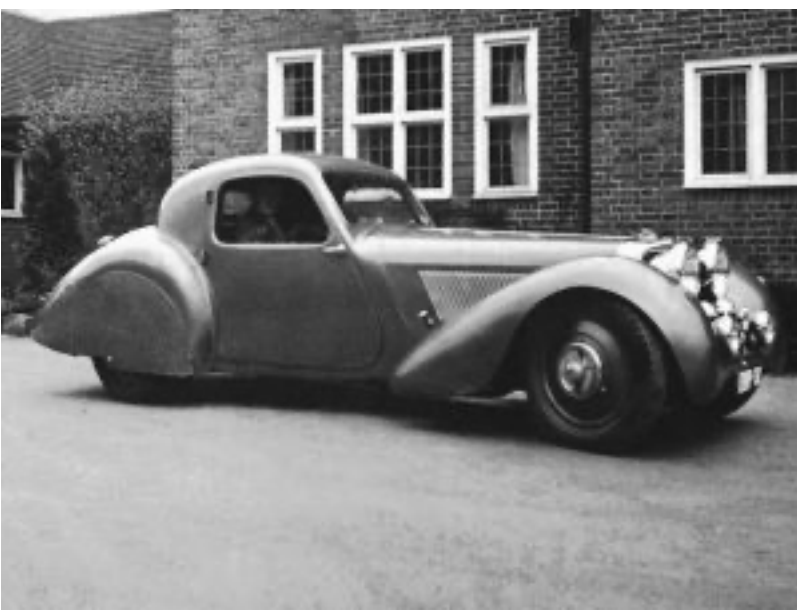
Źródło: autopédie

Na założenie własnej firmy potrzebne były fundusze. Na szczęście zdobył je dzięki gwarancji bankowej, którą poświadczył jego ojciec. Pierwotnie firma liczyła (jak sam mówił) tylko „trzech mężczyzn oraz chłopca”. Montowane przez nich motocykle z koszem stały się popularne na tyle, że w 1927 roku Swallow rozpoczął prace nad tanim i prostym konstrukcyjnie samochodem. Rok później mała firma z Blackpool przeniosła się do nowego zakładu w Coventry, który istnieje do dziś. Tanie samochodziki SS powstawały w ilości 50 sztuk tygodniowo.

W 1931 roku na Londyńskiej Wystawie Samochodowej pokazano model SS1, który nie był drogi, ale za to całkiem szybki i zrywny. Napędzały go 6 – cylindrowe silniki Standarda o poj. 2048 lub 2552 cm³ i mocy 48 lub 62 KM. Po zmianie nazwy marki na SS silniki zostały rozwiercone do 2148 i 2663 cm³ a ich moc wzrosła do 53 i 68 KM. SS1 było dostępne jako 4 – miejscowe coupe lub roadster. Mierzący 4,7 m pojazd był lekki (wagił około 1050 kg), dzięki czemu z łatwością osiągał prędkość nawet 140 km/h.

Lyons bazując na sprawdzonych częściach Standarda był w stanie zbudować auto nowoczesne i szybkie. Przykładem tego jest SS100 – mały, ale szybki roadster, którego produkcja odbywała się w latach 1936 – 1940. Auto z silnikiem o mocy 70 KM mogło osiągać 153 km/h a do 60 MPH rozpędzało się w 13,5 sekundy. W 1938 roku SS zbudowało własny silnik o poj. 3.8 dm³ i mocy 125 KM. Auto było szybsze – osiągało 163 km/h a do 60 MPH rozpędzało się po upływie 10,4 sekund. W zależności od zabudowy nadwozia cena wahała się od 395 do 595 funtów.

SS 100 Roadster i SS 100 Jaguar Coupe (poniżej)



Źródło: only-carz.com, strever.com

SS zyskało przydomek „Jaguar”, który po II Wojnie Światowej stał się oficjalną marką. Zmiana nazwy była uzasadniona – podwójnie „S” nadał kojarzyło się z nazizmem. W czasie trwania wojny firma skupiła się na naprawach istniejących już modeli i montowała pojazdy na potrzeby wojska. Lyons ze swoimi inżynierami pracował wówczas nad silnikiem, który mógłby napędzać sportową limuzynę. Spełnieniem jego marzenia było XK120 wyposażone w nowy silnik o poj. 3.4 dm³. To dzięki niemu XK uzyskiwało prędkość 120 MPH (190 km/h).

Silnik serii XK montowano w latach 1949 – 1992 (!). Moc od 160 do 265 KM była w stanie przyczynić się do wygrania wyścigu 24h Le Mans i do pozbawienia złudzeń o wygranej właściciela Bentleya, gdy ten chciał udowodnić wyższość swojej limuzyny podczas wyścigu spod sygnalizatora. Niestety produkcja Jaguara nie była w stanie zapewnić fabryce samodzielności, dlatego też w 1966 roku została przejęta przez BMC który później stał się częścią Leylanda, by w końcu trafić w ręce Forda a ostatnio ... Tata Motors.

Lata 50 i 60-te były dla Jaguara szczególnie udane. Typy C i D na torach wyścigowych gromiły konkurencję. Ich następcą – typ E okazał się tak samo dobry na drodze jak i na torze a sam Enzo Ferrari nazwał go „najpiękniejszym samochodem jaki kiedykolwiek powstał”. To ugruntowało pozycję tego modelu. Nie wielka limuzyna MK 2 z małym silnikiem o poj. 2.4 dm³ osiągała 160 km/h, ale większy silnik XK pozwalał na przekroczenie 200 km/h czyniąc ją najszybszym modelem tej klasy. Auto zostało zastąpione w 1968 roku przez słynne „cygaro”.

Jaguar MK2



Źródło: dreamsgarage.com

Z kierowniczego stanowiska w Jaguarze Lyons odszedł w 1967 roku, w czasie gdy kończono pracę nad nową generacją limuzyn, typ E przechodził ewolucję a marka była znana i ceniona na całym świecie. Jaguar już wówczas kojarzył się z doskonałą jakością, ręcznie wykonaną wygodną kabiną oraz osiąganymi na miarę superauta. Jaguara docenili zarówno kierowcy wyścigowi, biznesmeni oraz ... Clark Gable, który w swej kolekcji miał jeden z pierwszych XK 120. Jaguarem jeździł premier Wlk. Brytanii a nawet Królowa Elżbieta II.

Ze swoim „dzieckiem” pożegnał się w 1972 roku. Zamienił fotel prezesa na wózek golfowy i pomimo słusznego wieku grał i wygrywał w lokalnych turniejach. Pomimo postępującej utraty zdrowia często był widziany w fabryce w Coventry. Nie tylko przyglądał się pracy inżynierów, ale jeszcze podczas konstruowania modelu XJS dawał im cenne wskazówki. Być może dzięki temu ten model utrzymał się na rynku aż 22 lata. Dla potwierdzenia wielu zasług dla brytyjskiego przemysłu motoryzacyjnego Lyons z rąk Królowej otrzymał tytuł szlachecki.

Jaguar był czwartym „dzieckiem” Lyonsa. W 1924 roku wziął ślub z Gretą Brown, która urodziła mu trójkę dzieci. Jedyny syn w wieku 25 lat (w 1955 roku) zginął w czasie podróży na tor Le Mans. Sir William Lyons zmarł 8 lutego 1985 roku pozostawiając po sobie dziedzictwo, którego nawet nowi, hinduscy właściciele nie są w stanie zniszczyć. Jaguar, pomimo tego, że coraz chętniej korzysta z części wyprodukowanych w Indiach i Chinach wciąż reprezentuje jakość wykonania i styl godny „Jaskółki” i pierwszego XJ.

Visited 13 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Jaguar , JaguarMK2 , SS , SS100 , WilliamLyons

Zobacz wpisy

← Stodkie malarstwa

Car i jego car →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz



Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Lódź

Teraz, 12 lipca, 17:00, Niedziela

21°C

14 km/h 0,1 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 51%
PM 10: 22%

Dzisiaj

21°C

Jutro

25°C

Godzina po godzinie

Na 16 dni

tweapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026						
P	W	Ś	C	P	S	N
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		
« cze						

Komentarze:

StatyCzytelnik - Syn Forda

Dominik - Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski

Najczęściej czytane:

Ding-dziong, youngtimery i przewaga

DNA marki według „Historii ...”, #41 – Dodge

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Samochód minimalny

Cytryna z krainy dyktatora

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (15) Audi (10) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cencyczęści (7) Chevrolet (8) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAMarki (36) felieton (87) Ferrari (22) Fiat (30) Ford (22) Formula1 (8) Jaguar (7) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (29) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (17) pojazdywojskowe (15) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordyprędkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) v8 (9) v12 (6) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 5 490

Wszystkie wpisy: 670

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress