

Jaguar E-type – 50 let



Avtor: Marko Pislak

15. marec 1961 je bil zgodovinski dan, ki bo ostal večno znan po tem, da je britansko podjetje Jaguar poskrbelo za prvovrstno senzacijo, in sicer na tedanjem ženevskem salonu avtomobilov. Vse oči so bile uprte v novi športni avtomobil iz Jaguarja. E-type oziroma XK-E, kot je bil uradni naziv Jaguarja, je bil mednarodna senzacija in resna konkurenca že uveljavljenemu Aston – Martinu in Ferrariju. E-type je ob polovični ceni v primerjavi s konkurenčnimi avtomobili ponujal boljše zmogljivosti. Kombinacija izgleda, zelo dobrih zmogljivosti in neprekosljivo nizke cene je bila takojšnja garancija za uspeh.



Jaguar E-type FHC – 1961, serija 1 – 9600HP, prvi E-type, predstavljen javnosti v Ženevi 1961

"Najlepši avto na svetu!" je izjavil "Il Commendatore" - Enzo Ferrari ob prvem pogledu na novega Jaguarja E-type. Poleg njega je zbrani množici ljudi ob pogledu na novega E-typta zastal dih. Sir William Lyons, vodilni mož podjetja Jaguar je bil upravičeno ponosen na avtomobil, ki je na novo definiral pojem športnega avtomobila in je s svojo eleganco nedvomno nosil njegov podpis.

Dobavljiv je bil kot kupe – FHC – Fixed Head Coupe in kot roadster – OTS – Open Two Seater.



Jaguar E-type OTS – 1961, serija 1 - flatfloor, z zunaj ležečimi sponami za pokrov motorja

Njegova elegantna linija s skoraj pol dolžine avtomobila dolgim pokrovom motorja in daleč nazaj pomaknjeno kabino, v kateri potniki sedijo le malo pred zadnjo osjo in kratkim zadkom, je bila revolucionarna. Za njegovo obliko je bil zaslužen Malcolm Sayer, ki je bil letalski inženir in je pri zasnovi E-typta s pridom uporabil svoje poznavanje zakonov aerodinamike. Pred tem je že zasnoval uspešne dirkalna C-type in D-type ter eksperimentalna E1A in E2A, ki je služil za osnovo za E-typta.

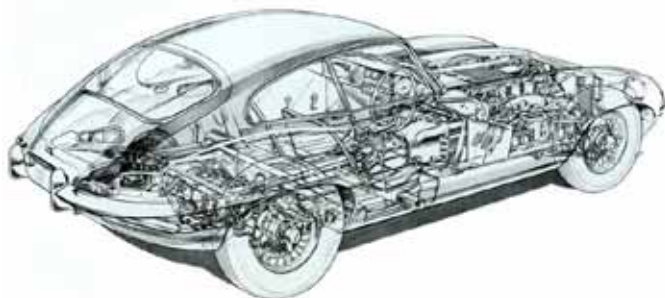
Sir William Lyons je pred serijsko proizvodnjo zahteval manjše lepotne popravke, ki so E-typta naredili še bolj všečnega.



Jaguar E2A – 1960, eksperimentalni dirkalnik, iz katerega je izpeljan E-type

Od Jaguarja XK150 je E-type podedoval dovršeni šestvaljni 3,8 litrski motor z dvema odmičnima gredema v glavi motorja, ki so ga zanj še dodatno obdelali, tako da je dosegel 265 konjskih moči po standardu SAE ter 353 Nm navora. To je zadostovalo za končno hitrost preko 240 km/h in pospešek 7,1 sekunde do 100 km/h. Veselje ob vožnji je malo kvaril le Moss-ov menjalnik, ki ni imel sinhroniziranih vseh prestav in je povzročal nemalo težav ob prestavljanju, poleg tega pa je imel zelo dolgo prvo prestavo. Znani nemški avtomobilistični novinar Fritz B. Busch je nekoč zapisal znameniti stavek na račun E-tylovega menjalnika, in sicer, da se prva prestava konča na koncu vasi. S tem je mislil predvsem na hitrost, ki jo je E-type dosegel v prvi prestavi, saj za dosego hitrosti omejitve v vasi sploh ni bilo treba prestaviti v drugo prestavo. Serijsko so imeli vsi E-typi vgrajen diferencial z zaporo, kar jim je omogočalo moč dejansko spraviti na tla.

Shematski prikaz E-tyta FHC serije 1, z dobro vidno namestitvijo motorja daleč nazaj



E-type je bil tudi prvi Jaguarjev serijski avtomobil s serijsko vgrajenim posamičnim obešenjem koles zadaj. Le-to je bilo pritrjeno s pomožnim okvirjem na zadnji del karoserije. Polosi sta služili kot zgornji prečni vodili, zavorni diski so bili nameščeni tesno ob diferencialu in na vsaki strani sta bila nameščena po dva amortizerja z vijačnimi vzmetmi. Zaradi uporabe po dveh vzmeti in dveh amortizerjev na vsaki strani je vse skupaj bilo dovolj majhno, da so kasneje uporabili enak sistem pri limuzinah XJ in to ni bistveno zmanjšalo prtljažnika.



Posamično obešenje zadnjih koles Jaguarja E-type skupaj s pomožnim okvirjem

Za servisna dela, kot je menjava zavornih ploščic ali diskov, je bilo potrebno odstraniti cel pomožni okvir in ga razstaviti, opraviti popravila in ga montirati nazaj na karoserijo. Pomožni okvir je bil vpet na karoserijo preko gumijastih blokov, ki so še dodatno izničili vibracije in ropot s cestišča.

Ob predstavitvi je Jaguar E-type stal 2256 angleških funtov vključno s kolesi z naperami in davkom, kar bi bilo enakovredno danes okrog 38000 funtov oziroma 43820 EUR, tako, da je razumljivo, zakaj je bil tako uspešen in zaželen.

Prvih 500 izdelanih E-tytov do februarja 1962 je imelo zunanje pritrdilne sponke za pokrov motorja ter tako imenovano "ravno dno - flatfloor", ki je omogočalo le majhen razpon premika sedežev. Kljub temu so dandanes ti zgodnji modeli ravno najbolj cenjeni. Avtomobili, izdelani po februarju 1962, so dobili vdolbljeno dno, ki je omogočalo večji premik sedežev.

Prva serija je imela preklonpa stikala in aluminijaste okrasne panele na armaturni plošči, ki so bili sicer zelo lepi, a hkrati zelo neprijetni ob močnem soncu, saj so se bleščali in slepili potnika.



Armaturna plošča E-tytov serije 1 do sredine leta 1964

Leta 1964 je prišlo do prve prenove, ki je prinesla nov menjalnik, ki so ga razvili sami pri Jaguarju in je bil popolnoma sinhroniziran in bistveno bolj natančen. Prav tako so spremenili armaturno ploščo, ki je bila po novem prevlečena z umetnim usnjem. Velika sprememba, ki pa je ostala očem skrita, pa so bile izboljšane zavore z dvojnimi servomi. Z letom 1965 je prišel tudi nov, večji 4,2 litrski motor, ki je imel le 4 konjske moči več kot prejšnji 3,8 litrski motor, je pa imel zato kar 30 Nm navora več.

Leta 1966 je prišla v prodajo še tretja karoserijska različica serije 1, in sicer model 2+2. S tem modelom je Jaguar hotel zadostiti še družinskemu očkom, ki se kljub družini niso hoteli odpovedati športnemu avtomobilu. Model 2+2 je imel za 9 col podaljšano medosno razdaljo, sprednje steklo pod bolj topim kotom in dvignjeno streho ter dodano zadnjo klop.



Jaguar E-type 2+2 serija 1 - 1966

Modele 2+2 je najlaže prepoznati po kromirani letvi pod bočnimi šipami, ki jih navadni kupe nima. Pri modelu 2+2 je bilo možno opsijsko naročiti tudi Borg – Warnerjev tri stopenjski avtomatski menjalnik, katerega vgradnja je bila možna ravno zaradi povečane medosne razdalje in je ostal rezerviran le za različico 2+2.

Na osnovi serije 1 sta nastali tudi dve maloserijski dirkalni različici, in sicer E-type Low Drag Coupe na osnovi kupeja ter Jaguar E-type Lightweight na osnovi roadsterja.



Jaguar E-type Low Drag Coupe - 1962

E-type Low Drag Coupe-jev je nastal samo eden leta 1962, a je kasneje nastalo veliko replik tega dirkalnika, kar pa pa velja tudi za E-type Lightweight. Oba dirkalnika sta imela okrog 340 konjskih moči in sta bila bistveno lažja od serijskih različic.



Jaguar E-type Lightweight - 1963

E-type Lightweightov je v letih 1963 in 1964 nastalo 12, od katerih je bil eden uničen v nesreči, dva pa so predelali v kupeja. Žal pa ti dve dirkalni različici nista dosegli uspehov v Le Mansu kot predhodnik D-type, zato pa sta bila toliko bolj uspešna v privatnih rokah na manjših dirkah.

Leta 1968 je prišla na tržišče serija 1½, kar sicer velja za neuradno poimenovanje med poznavalci in ljubitelji, tovarna je ta model vseeno označevala kot serijo 1. S spremembami, ki so bile izvedene še v tej seriji avtomobilov, je Jaguar napovedal prihajajočo serijo 2. Serija 1½ je imela pokrov motorja serije 2 z naprej pomaknjenimi in odprtimi žarometi, a smerokazi še nad sprednjim odbijačem, ostale dele karoserije pa od avtomobilov serije 1.



Jaguar E-type FHC serija 1½ 2+2 - 1968

Serija 2, ki je prišla na tržišče leta 1969, je bila žrtev ameriških varnostnih in ekoloških predpisov. Ameriško tržišče je bilo pač največji "odjemalec" E-typov in so se zato pri Jaguarju odločili, da se temu prilagodijo. Zato so prednje žaromete premaknili 2 colli naprej in opustili steklene pokrove preko njih. Prednje smernike so povečali in jih namestili pod sprednji odbijač. Vstopna luknja za hlajenje na pokrovu motorja je bila po novem tudi povečana in čez njo je bil sprednji odbijač.



Jaguar E-type OTS serija 2 – 1969

Na zadnjem delu avtomobila je prav tako prišlo do sprememb, najbolj očitna so bile povečane luči, ki so bile nameščene pod odbijač, ki pa je bil po novem enodelen. Zaradi tega je bila tudi zadnja tablica nameščena nižje med zadnje luči ter izpuha nižje pod njo, kar je bilo vidno predvsem od strani.



Jaguar E-type FHC serija 2 – 1970, eden izmed redkih s pomično streho Webasto

V kabini so bili nameščeni novi večji in širši sedeži, ki so bili veliko bolj udobni od sedežev serije 1, žal pa so dajali tudi veliko manj opore telesu in so bili zato tarča kritik športno nastrojenih voznikov. Prav tako je bila spremenjena armaturna plošča in predvsem stikala na njej, ki zaradi ameriških varnostnih predpisov niso bila več štrleča preklopna stikala, ampak ležeča standardna stikala.



Jaguar E-type 2+2 serija 2 – 1970, lepo viden spremenjen kot vetrobranskega stekla

Pri modelih 2+2 so spremenili naklon vetrobranskega stekla in s tem pridobili bolj skladen izgled štirisedežih modelov.



Jaguar E-type OTS serija 2 – 1971, s tovarniško trdo streho

Večje spremembe so spet ostale očem skrite, saj so se skrivale pod karoserijo. Tako so E-typi serije 2 dobili izboljšane in predvsem učinkovitejše zavore ter dva električna ventilatorja za boljše hlajenje motorja. Ob doplačilu je bilo možno naročiti tako servo volan kot klimatsko napravo za vse modele.

Za ameriško tržišče so motorji žal imeli zmanjšano kompresijsko razmerje in le dva uplinjača znamke Zenith – Stromberg, kar je bilo dobro za emisije v izpušnih plinih, veliko manj pa za moč motorja, ki je bila bistveno manjša kot pri evropskih modelih s tremi SU uplinjači. Kar pa je zadostilo predpisom, pa žal ni kupcem. Razočarani nad manjšo močjo motorja in splošno "pomehkuženostjo" serije 2 so kupci kaj kmalu zahtevali več. Jaguar si ni mogel privoščiti, da bi navil svoje šestvaljne motorje, saj spet ne bi zadostil okoljskim predpisom. Zato so se odločili za pragmatično rešitev – nov 12 valjni 5,3 litrski motor v novi karoseriji.

Leta 1971 so tako predstavili E-type serije 3, ki je nastal na podaljšani 105 colski medosni razdalji modelov 2+2 prejšnjih serij. Krajšo 96 colsko medosno razdaljo so preprosto opustili in tudi roadsterju namenili daljše medosje. Tako so bili vsi kupeji konfiguracije 2+2, roadsterji pa so ostali dvosedi z veliko prostora v kabini. Dvosedežnega kupeja več ni bilo možno dobiti.



Jaguar E-type OTS serija 3 – 1971

E-typi serije 3 so dobili povečano vstopno odprtino za zrak in čez njo veliko kromirano masko s križnimi letvicami na pokrovu motorja. Pod njo so inženirji pri Jaguarju oblikovali še dodatno odprtino za lažji vstop zraka. Vsi e-typi serije 3 so imeli serijsko nameščen servo volan. Zelo malo jih je bilo prodanih z ročnim menjalnikom in so zato danes ti modeli zelo iskani.



Jaguar E-type 2+2 serija 3 – 1971, značilni izpušni sistem s štirimi ovalnimi izpušnimi cevmi

Na zadku avtomobila je bila najočitnejša sprememba gromozanski izpuh s štirimi ovalnimi izpušnimi cevmi, kar je eden izmed oblikovnih elementov, ki so zaznamovali E-type serije 3.



Jaguar E-type 2+2 serija 3 – 1972, ameriški model z bočnimi lučmi

E-tipi serije 3 so imeli serijsko nameščena jeklena kromirana platišča s kromiranimi pokrovi koles, ki so imeli na sredini velik Jaguarjev znak. Ker so seriji 3 povečali širino kolotekov, se je to odrazilo v izbočenih robovih blatnikov in v še izboljšani legi, povečani teži na sprednji osi navkljub. Zavore spredaj so dobile hlajene diske in zadaj povečan premer diskov. Teža avtomobilov serije 3 je bila kar 200 do 250 kg večja od teže avtomobilov prejšnjih serij. Če je bil E-type serije 1 še čistokrvni špartanski športnik, je serija 3 postal udobni gran turismo avtomobil. Zelo malo znano pa je, da je nastalo tudi zelo majhno število avtomobilov serije 3 z vgrajenim 4,2 litrskim šestvaljnikom in ročnim menjalnikom. Ti so danes med najredkejšimi različicami Jaguarja E-type.

Za zaključek izdelave Jaguarja E-type so izdelali posebno serijo 50 vozil, ki so vsi bili črni dvosedežni roadsterji s tovarniško nameščeno trdo streho in bež usnjem v kabini. Imeli so posebne številke šasije



Jaguar E-type OTS serije 3 – 1974, na sliki zadnji nasploh izdelani E-type (HDU 555N) – posebne komemorativne serije

ter medeninaste numerirane tablice s številko in gravuro podpisa Sira Williama Lyonsa. Zadnji nasploh proizvedeni E-type z registrsko številko HDU 555N (na sliki zgoraj) je razstavljen v Jaguarjevem Heritage Museumu.



Jaguar E-type serija 3 - SCCA dirkalnik 1975

Team Group 44 je vzel E-typa serije 3 za osnovo dirkalnika v ameriškem prvenstvu SCCA, s katerim so leta 1975 osvojili prvo mesto.

O številu vseh izdelanih E-typov obstaja več različnih števil. Tovarna Jaguar navaja skupno 75520 proizvedenih E-typov vključno z dirkalniki. Od tega je bilo 38.536 E-typov serije 1 in 1½, 21.694 E-typov serije 2 ter 15.290 E-typov serije 3.

Jaguar E-type je avtomobil, ki je pustil zelo velik pečat v zgodovini avtomobilizma. Bil je tudi edini avtomobil, ki je že v času svoje proizvodnje postal stilska ikona in ga je Muzej moderne umetnosti v New Yorku umestil v stalno razstavo moderne umetnosti. Bil je in je še eden izmed najboljših in najbolj priljubljenih športnih avtomobilov vseh časov. Nikoli ni bilo možno biti neopažen v E-typu, zato je bil priljubljen med slavnimi osebnostmi. Bil je izraz prestiža, a je bil vseeno bolj "ljudski" kot konkurenčni avtomobili.

Viri:

http://www.jaguar.com/gl/en/#/about_jaguar/Jaguar_heritage/50_years_etype/etype_gallery?id=2575944

http://en.wikipedia.org/wiki/Jaguar_E-Type

http://www.jag-lovers.org/brochures/section_etype.html

<http://www.jaguar-e-type.net/>

<http://www.xkedata.com/>

<http://www.westnet.com/~mfrank/lightweight.html>

<http://www.jagweb.com/jagworld/xk-engine/index.html>

<http://www.ultimatecarpage.com/search/&keys=&method=&carspagestart=60&brand=Jaguar>

<http://auto.howstuffworks.com/jaguar-xke-history.htm>