



Playboy z Coventry

Roadster Jaguar E-Type 3,8 l první série (1961 až 1964).

JAN TUČEK

Málokdy se automobil snů dostane do sériové výroby a prodává se za přijatelnou cenu. Výjimkou potvrzující pravidlo se stal v letech 1961 až 1975 sportovní Jaguar E-Type.

Na přelomu padesátých a šedesátých let mu předcházelo několik prototypů, z nichž nejbližší ke konečné podobě měl automobil s označením E2A, který v roce 1959 pro svůj tým objednal americký závodník Briggs Cunningham. Vůz se poprvé představil počátkem dubna 1960 při tréninkových jízdách v Le Mans a poháněl jej třilitrový šestiválec se vstříkováním paliva a výkonem téměř 300 k (220 kW). Pod aerodynamicky tvarovanou karoserií, je-



Krásné kupé E-Type 4,2 l ročníku 1966.

žijí linie neměly daleko k pozdějšímu sériovému vozu, se skrýval zcela nový podvozek s nezávislým zavěšením zadních kol. Při dubnovém tréninku

s ním tehdy Walter Hansgen zajel druhý nejlepší čas, rychlejší byl jen Phil Hill s dvanáctiválcem Ferrari. V červnovém závodě lehce upravený Jaguar E2A s výraznou ploutví za opěrkou hlavy jezdce vzdal pro poruchu motoru po necelých deseti hodinách, ale rozhodně nezklamal. Nejdůležitější bylo, že se v nejtěžších podmínkách osvědčilo nové zavěšení zadních kol.

Když se 15. března 1961 otevřely brány Ženevského autosalonu, vypukla kolem stánku Jaguar nevídaná vřava. Způsobil ji nový E-Type, vůz snů s dlouhou zaoblenou předí, až prostopázně půvabnými liniemi blatníků a řadou technických lahůdek, skrytých pod elegantním zevnějškem. Základ vozu tvořil samonosný skelet z plechových výlisků, na který v přední části navazoval prostorový trubkový rám, nesoucí motor a přední nápravu. Tu tvořily dvojice nad sebou umístěných trojúhelníkových ramen, doplněné šikmo uloženými vlnutými pružinami se sousými tlumiči. Malý pomocný rám vzadu nesl rozvodovku Salisbury a nezávislé zavěšení zadních kol na trojúhelníkových závěsech tvořených vlečeným podélným a spodním příčným ramenem, přičemž úlohu horního příčného ramene převzal hnací hřídel kola. Odpružení vzadu obstarávala na každé straně dvojice vlnutých pružin se sousými tlumiči, jedna před

Prototyp Jaguar E2A při tréninku v Le Mans (duben 1960).



V této podobě startoval Jaguar E2A v Le Mans v červnu 1960.





Závodní Jaguar E-Type Lightweight pro 24 h Le Mans 1964.



V úpravě pro americký trh: E-Type 4,2 I druhé série (1970).



Jaguar E-Type 2+2 třetí série s motorem 5,3 I V12.

a druhá za hnacím hřídelem kola. Vůz měl vpředu i vzadu kotoučové brzdy, zadní byly umístěny u výstupů hnacích hřídelů z rozvodovky. Patnáctipalcová drátová kola s centrální maticí byla standardně opatřena pneumatikami Dunlop SP rozměru 185 - 15. Kapalinou chlazený řadový šestiválec 3,8 l s rozvodem 2x OHC a trojicí karburátorů pocházel ze sportovního typu předcházející generace XK 150. Z objemu 3781 cm³ dával výkon 265 k (195 kW) a byl spojen s ručně řazenou čtyřstupňovou převodovkou. Automobilu s pohotovostní hmotností 1220 kg uděloval největší rychlost 240 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h za 7,2 sekundy. Průměrná spotřeba se pohybovala kolem 13 až 15 l benzínu na 100 kilometrů, takže v zádi uložená nádrž o objemu 63,5 l nebyla nijak předimenzovaná.

Jaguar E-Type první série, jenž se mimo jiné vyznačoval aerodynamickými kryty světlometů, existoval jako dvoumístný roadster a dvoumístné kupé s třetími do strany odklápěcími dveřmi ve splývavé zádi. Obě verze měly stejný rozvor 2438 mm, délku 4455 mm a šířku 1657 mm, roadster s nataženou střechou vykazoval stejnou výšku 1222 mm jako kupé, přičemž do stejných rozměrů se u roadsteru vešla i krátká odnímatelná střecha z laminátu.

V říjnu 1964 se začal vyrábět inovovaný E-Type první série se šestiválcem převrtaným na 4235 cm³, s nezměněným výkonem, ale příznivějším průběhem točivého momentu. Vůz dostal plně synchronizovanou čtyřstupňovou převodovku Jaguar, jež nahradila pů-

vodní skříň Moss. Novinkou jara 1966 bylo prostornější 2+2místné kupé E-Type s rozvorem prodlouženým na 2667 mm a celkovou délkou 4684 mm. Mělo strměji stoupající čelní sklo a zvýšenou linii střechy, celková výška vzrostla na 1270 mm. Vzhledem k vyšší hmotnosti kolem 1400 kg jezdilo 2+2místné kupé nejvíc 225 km/h, navíc jako první z této řady mohlo dostat třístupňovou samočinnou převodovku Borg-Warner.

V červenci 1967 přišel Jaguar E-Type o typické kryty světlometů, vozy druhé série byly oficiálně představeny v říjnu 1968. Zachovaly si šestiválcový motor 4,2 l a nadále se prodávaly ve třech karosářských provedeních jako dvoumístný roadster a kupé v kratší dvoumístné i delší 2+2místné verzi, jejíž čelní okno dostalo šikmější sklon. Navenek se modely druhé série odlišovaly o polovinu zvětšeným oválným otvorem masky, výše umístěnými nárazníky, pod něž se přestěhovaly přední ukazatele směru i zadní sdrů-

žené svítilny. Většinu těchto změn si vyžádaly americké předpisy, kvůli nimž také motory určené pro zámoří zaznamenaly citelný úbytek výkonu. Zatímco standardní šestiválec 4,2 l dával již zmíněných 265 k (195 kW), motor pro USA nabízel pouhých 171 k (126 kW) a vůz jen s námahou překonával hranici 200 km/h. Důstojné řešení nabídl až Jaguar E-Type třetí série, představený v březnu 1971 a poháněný zbrusu novým motorem V12 o objemu 5343 cm³. Dvanáctiválec s rozvodem OHC a čtveřicí karburátorů dával výkon 276 k (203 kW) a mohl být spojen se čtyřstupňovou mechanickou převodovkou, nebo s třístupňovou samočinnou Borg-Warner nové generace. Jaguar E-Type třetí série se vyráběl jako dvoumístný roadster a 2+2místné kupé, oba vozy však měly podvozek s delším rozvorem a lehce rozšířeným rozchodem kol. I když jejich pohotovostní hmotnost přesáhla 1500 kg, dosahovaly největší rychlosti 240 km/h a zrychlovaly z 0 na 100 km/h za 6,5 s. Spotřeba 16 až 22 l na 100 km odpovídala jízdním výkonům, objem nádrže byl zvětšen na 82 l.

Stále přísnější předpisy v zámoří, ale i v Evropě si postupně vynutily snížení výkonu dvanáctiválce až na 240 k (177 kW), optickou změnou byla na jaře 1973 montáž nového výfuku se dvěma výstupy místo dřívějších čtyř. Od září 1974 se už vyráběl jen roadster, jehož poslední exempláře opustily výrobní linku v únoru 1975. Celkem od jara 1961 vzniklo 72 507 vozů Jaguar E-Type, z toho 15 496 s motorem 3,8 l, 22 916 se šestiválcem 4,2 l v první a 18 808 ve druhé sérii a 15 287 exemplářů třetí série s dvanáctiválcovým motorem. ■



Jeden z posledních roadsterů E-Type třetí série (1974/75).