

Sein Debüt im März 1961 in Genf elektrisierte die Auto-Welt

DER JAGUAR E-TYPE WIRD 50 JAHRE JUNG

Schwalbach, 15. März 2011 – Mit dem Jaguar E-TYPE feiert in diesem Jahr einer der legendärsten Sportwagen der Automobil-Historie 50jähriges Jubiläum. Sogar Enzo Ferrari bekannte sich mit dem Lob „das schönste Auto der Welt“ als Bewunderer der Designikone. In einer 2008 vom britischen *Daily Telegraph* herausgegebenen Liste der „100 schönsten Autos aller Zeiten“ belegt das Auto mit den Traummaßen und -formen den ersten Platz. Für Jaguar erwies sich der am 15. März 1961 in Genf enthüllte XK-Nachfolger nicht nur als unschätzbare Image-Träger, sondern auch als kommerzieller Erfolg. In 14 Jahren erlagen weltweit über 72.500 Käufer den Reizen des als Coupé und Roadster erhältlichen Modells – davon fast 70 Prozent aus den USA. So wurde der ursprünglich nur in einer Kleinauflage von 1.000 Stück angedachte E-TYPE zu einem der ersten in großen Stückzahlen produzierten Vollblut-Sportler. Seit 1996 ziert er als automobiles Kunstwerk die Dauerausstellung des New Yorker Museum of Modern Art.

Er war der Inbegriff des zeitgenössischen Sportwagens reinster Couleur. Erschwinglicher als ein Ferrari, charismatischer als ein Rolls-Royce und rassiger als ein Mercedes. Showgrößen und Top-Sportler buhlten darum, sich im Glanz des revolutionär neuen Jaguar E-TYPE sonnen zu dürfen. Zu den prominenten E-Type-Besitzern zählten unter anderen der Fußballer George Best, die Leinwand-Größen Brigitte Bardot, Tony Curtis und Steve McQueen, aber auch Rennfahrer wie Formel-1-Weltmeister Jack Brabham. Sogar der berühmte surrealistische Maler Salvador Dalí ließ sich mit einem E-TYPE fotografieren. Und Roman-Detektiv Jerry Cotton jagte mit einem roten Jaguar Coupé durch die tiefen Straßencanyons von New York. Für die Swinging Sixties stand der E-TYPE ebenso als Symbol wie die Beatles oder der Mini-Rock.

Die Resonanz auf das am 15. März 1961 im noblen Genfer Parc des Eaux Vives vor rund 200 Journalisten präsentierte E-TYPE Coupé war in der Tat überwältigend. Wie es Matthias Pfannmüller in seinem Buch *Jaguar Coupés – 75 Jahre Luxus und Leidenschaft* formulierte, „löste der Anblick des Autos bei Menschen mit Benzin im Blut eine Kettenreaktion im Gehirn aus“. Zwei Exemplare des E-TYPE hatte Jaguar zur feierlichen Enthüllung an den Lac Léman gebracht. Eines war DIE große Attraktion auf dem Jaguar Stand des Auto-Salons, das zweite dagegen war für Demonstrationsfahrten auf einer abgesperrten Bergrennstrecke außerhalb der Stadt abgestellt. Doch so groß war der Andrang der schreibenden Zunft nach einer Mitfahrgelegenheit, dass Firmengründer Sir William Lyons noch ein drittes Exemplar aus England anforderte.

Cheftester Dewis fuhr einen E-TYPE durch die Nacht von Coventry nach Genf

Es war dann ein Roadster, den Cheftestfahrer Norman Dewis in einer Hauruck-Aktion über Nacht vom Jaguar-Sitz Browns Lane in Coventry durch ganz Frankreich bis in die Schweiz brachte. „Ich fuhr gegen 19:45 Uhr los, gerade noch rechtzeitig, um in Dover die 22:00 Uhr Fähre zu bekommen. Und trotz dichten Nebels in Frankreich war ich kurz vor 10 Uhr morgens in Genf - 20 Minuten vor der vereinbarten Ankunftszeit“, erinnert sich der heute 90jährige Dewis. Doch anstatt sich im Hotel erst einmal ausspannen zu dürfen, wurde er von Sir William als zweiter E-TYPE-Chauffeur schnurstracks zur Bergstrecke delegiert....

Auf dem Jaguar-Stand waren derweil schon 500 Bestellungen für einen E-TYPE eingegangen. Kein Wunder, war er mit 25.000 Mark doch nur halb so teuer wie ein Aston Martin DB4 oder Ferrari 250 GT. Bei der offiziellen Präsentation des Roadsters in New York im April 1961 waren schon eine halbe Stunde nach Öffnen der Messetore sechs Exemplare verkauft!

Der schnell zur Design-Ikone reifende E-TYPE (in den USA firmierte er in Anspielung an den Vorgänger unter dem Kürzel XK-E) verströmte eine unwiderstehliche Aura aus Kraft, Eleganz und Sinnlichkeit. Die extrem lange Motorhaube mit den unter Plexiglasabdeckungen sitzenden Scheinwerfern, die beim Service nach vorn klappende Haube und das revolutionäre „Fastback“ mit seitlich angeschlagener Hecktür setzten ebenso wie die keck nach oben gebogenen Auspuffendstücke neue Trends.

Die betörende Form schuf Malcolm Sayer – Designer der Le Mans-Sieger von Jaguar

Für das atemberaubende Design des Jaguar E-TYPE war mit Malcolm Sayer ein Luftfahrtingenieur verantwortlich, der seine aerodynamische Expertise schon zuvor bei den Le Mans-Siegerwagen C- und D-TYPE hatte einfließen lassen. Viele Technik-Komponenten übernahm Sayer daher auch vom D-TYPE. So wurden Motor, Lenkung und Vorderachse an einem stählernen Gitterrohrrahmen montiert. An der Spritzwand verbanden ihn acht Schrauben mit dem selbsttragenden Monocoque-Chassis aus Stahl. Die Motorhaube war ein Kunstwerk für sich – sie bestand aus insgesamt zwölf Blechen. Und um die stark gebogene Windschutzscheibe vom Regen freizuhalten, bemühte Jaguar bei den frühen Jahrgängen des E-TYPE gleich drei Wischerblätter.

Der anfangs unter der nicht enden wollenden Motorhaube installierte Reihen-Sechszylinder leistete mit 3,8 Liter Hubraum 265 PS bei 5.500/min. Gefüttert wurde das auf dem Triebwerk des Vorgängers XK150S basierende Aggregat von drei SU-Vergasern, ein Vierganggetriebe – zunächst noch in Gestalt der ungeliebten „Moss-Box“ – leitete die Kraft auf die Hinterachse.

Die frühen 3,8 Liter waren in jeder Beziehung die „heißesten“ E-TYPE

Mit einer vom Werk angegebenen Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h verdiente sich der E-TYPE wie zuvor der XK120/150 das Prädikat „schnellster Serienwagen der Welt“. Das englische Fachmagazin *The Motor* maß bei Testfahrten mit einem E-TYPE Roadster eine Beschleunigung von 0 auf 96 km/h (60 Meilen) in 7,1 Sekunden. Paul Frère, weltberühmter Fachjournalist, Buchautor und Rennfahrer, stellte in seinem Buch *My Life full of cars* fest: „Die in jeder Beziehung 'heißesten' E-TYPE waren die frühen 3,8 Liter. Ein von mir von Brüssel nach Rom gefahrenes Werksauto erreichte eine Spitze von 237 km/h und beschleunigte in 6,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Werte, die später von den schon auf die US-Abgasgesetze abgestimmten 4,2-Liter-Aggregaten nie mehr erreicht wurden. Erst die V12-Modelle waren dann ab 1971 wieder schneller – mit 240 km/h und 6,6 Sekunden.“

Zugleich wies der Belgier in seinem Beitrag aber auch auf einen weiteren „heißen“ Aspekt der ersten E-TYPE hin: Die doch deutlich spürbare Hitzeabstrahlung des Motors ins Cockpit.

Die Antriebswellen fungierten als obere Querlenker

Nichts zu mäkeln hatten dagegen selbst bekannt kritische Tester wie Frère in punkto Fahrwerk. Geradezu radikal neu war die von Sayer erdachte hintere Einzelradaufhängung – mit je einem Längslenker und zwei Federbeinpaketen pro Seite sowie als obere Querlenker fungierenden Antriebswellen! Rundum verzögerten Scheibenbremsen den E-TYPE – hinten waren sie zwecks Senkung der ungefederten Massen innen angeordnet. Auch die Hinterachse war an einem Hilfsrahmen montiert und konnte für Reparaturen komplett demontiert werden.

Nur von Puristen geschätzt wurden die ersten 500, als „Flat Floors“ bekannten E-TYPE Coupés. Denn viele Kunden beklagten sich über zu wenig Kopffreiheit, woraufhin Jaguar die Bodenbleche samt Sitzen ein paar Zentimeter nach unten rückte. Aussparungen im Blech erweiterten zudem die Verstellmöglichkeiten der Ledersitze.

4,2 Liter ab Oktober 1964: Gleiche Leistung, aber mehr Durchzug von unten

Im Oktober 1964 ersetzte Jaguar den 3,8-Liter-Motor durch den 4,2 Liter aus der neuen Limousine Mark X. Das maximale Drehmoment stieg von 348 auf 380 Nm bei 4.000/min, was zu mehr Durchzug im unteren und mittleren Drehzahlbereich führte. Die Motorleistung dagegen blieb identisch. Dafür wurde die „Moss-Box“ mit ihrem unsynchronisierten ersten Gang und den langen Schaltwegen durch ein voll synchronisiertes, von Jaguar selbst entwickeltes Viergang-Schaltgetriebe ersetzt.

Des Weiteren erhielt der „E-TYPE 4.2 Litre“ deutlich bequemere Sitze, verbesserte Bremsen und eine modifizierte Elektrik. Im Interieur kamen statt Aluminiumblechen – die sich aus erwähnten Gründen gern aufheizten – schwarze Vinylbezüge zum Einsatz. Exportmodelle

wurden erstmals mit einer Klimaanlage bestückt, und für den Roadster gab es ein abnehmbares Hardtop.

Im Frühjahr 1966 erschien dann – vor allem auf Wunsch der amerikanischen E-TYPE-Klientel – der E-TYPE 2+2. Ein um fünf Zentimeter verlängertes Coupé mit um 23 Zentimeter gestrecktem Radstand, 3,8 Zentimeter höherem Dach und zwei Notsitzen im Fond. Bei vorgeklappten Sitzlehnen ergab sich so eine geräumige Ablage. Um die geänderten Proportionen zu kaschieren, zogen die Designer die Windschutzscheibenwurzel bis auf die Höhe der Motorhaube nach vorn – dadurch stand die Scheibe nun sieben Grad flacher, was dem viersitzigen E-TYPE ein aerodynamischeres Aussehen verlieh.

Der 2+2 war der perfekte Sportwagen für die amerikanische Kleinfamilie

Erstmals gab es für den „Two plus two“ optional auch eine Dreigang-Automatik von Borg-Warner. Fertig war der amerikanische Familien-Sportwagen, preislich bewusst ähnlich eingestuft wie der Konkurrent Ford Mustang. Leider brachte der gezähmte E-TYPE nun aber auch 100 Kilo mehr auf die Waage, was laut *The Motor* die Höchstgeschwindigkeit auf 219 km/h drückte. Beim Spurt aus dem Stand auf 100 km/h vergingen jetzt fast neun Sekunden.

Zahlreiche – als Folge neuer US-Sicherheits- und Verbrauchsvorschriften zwingend gewordene Modifikationen – führte Jaguar 1967 in einem von Fans der Baureihe bald Serie 1 ½ genannten Interimsmodell ein. Unter den 21 Änderungen des für nur zehn Monate ins Programm genommenen Fahrzeugs befanden sich ein Warnblinker, aufprallsichere Türschlösser, frei stehende, weiter aus der Versenkung hervortretende Scheinwerfer, Wipp- statt Kippschalter am Armaturenbrett und – in der Version für Nordamerika – zwei Zenith/Stromberg- anstelle der drei SU-Vergaser. Die US-Variante mit 171 PS stutzte der Raubkatze so extrem die Krallen, dass ihr nun schon bei 200 km/h die Puste ausging. Fast drei Sekunden sprang sie langsamer auf 100 km/h als ihre flinkeren Vorgänger.

Serie II mit größerem Kühlermaul und frei stehenden Scheinwerfern

Der Oktober des Jahres 1968 sah das Debüt der Serie II des E-TYPE – primär dazu auserkoren, die ein wenig nachlassenden Absatzzahlen wieder anzukurbeln. Neben den schon ein Jahr zuvor in der Serie 1 ½ eingeführten neuen und leuchtstärkeren Scheinwerfern stach sie optisch durch ein 70 Prozent größeres, weiterhin ovales Kühlermaul sowie eckige Blinker und Rückleuchten heraus. Die waren nun unter- statt oberhalb der jetzt durchgezogenen Stoßstangen montiert. Modifikationen nahm Jaguar auch am Heck vor: Die einteilige Stoßstange wurde um die Ecken herumgezogen, die Auspuffrohre rückten weiter auseinander, dafür wanderte die Kennzeichenhalterung nach unten.

Im Interieur erlaubten Sitze mit umlegbaren Lehnen ein Nickerchen; die auch für Europa nun optionale Klimaanlage und die Servolenkung spendeten zusätzlich Komfort. Die Motorhaube

wurde von Gasdruckdämpfern im Zaum gehalten – ein Plus bei schneller Autobahnfahrt. Das traf auch auf die nun von Girling gelieferte neue Bremsanlage zu – sie verzögerte an den vorderen Sätteln über gleich drei Kolben.

Das Produktionsende für die Serie II des E-TYPE kam am 22. Oktober 1970, nach insgesamt 18.809 verkauften Fahrzeugen aller drei Karosserievarianten (Coupé, Coupé 2+2 und Roadster).

Ultimativer E-TYPE mit 276 PS und innenbelüfteten Scheibenbremsen

Im März 1971 betrat dann der ultimative Jaguar E-TYPE die Bühne: Die ausschließlich mit einem neu entwickelten 5,3 Liter-V12 ausgestattete Serie III. Mit 276 PS bei 5.850/min und einem Drehmomentgipfel von 408 Nm bei 3.600/min stand diese Katze bestens im Futter. Dank einer Voll-Aluminium-Bauweise wog das von Harry Mundy und Walter Hassen, dem „Vater“ des Coventry Climax-Formel 1-Motors konstruierte Kraftwerk nur 36 Kilo mehr als der frühere Sechszylinder. Weitere technische Feinheiten des V12 waren die im Kolbenboden eingelassenen Heron-Brennräume, parallel hängende Ventile (je zwei pro Zylinder), vier Zweistufen-Fallstromvergaser von Zenith, eine elektronische Transistorzündung und innenbelüftete vordere Scheibenbremsen. Fehlte eigentlich nur noch eine Benzineinspritzung – doch die debütierte erst im Nachfolger Jaguar XJ-S.

Die Vorstellung des Serie III E-TYPE inszenierte Jaguar nicht ohne Hintergrund in New York – war doch Amerika erneut der mit Abstand größte Absatzmarkt. Dort hatte es zuletzt 1948 ein Auto mit V12-Motor (von Lincoln) gegeben. Und 1971 fanden Freunde besonderer Automobile so etwas weltweit sonst nur noch bei Ferrari und Lamborghini. Der Roadster übernahm ab diesem Datum den langen Radstand des 2+2, das kurze Coupé strich Jaguar im Gegenzug ganz aus dem Programm.

Vier Auspufftutzen und ein verchromter Grill

Der verchromte Kühlergrill mit sechs horizontalen und vier vertikalen Streben verlieh dem Serie III E-TYPE optisch einen Hauch Ferrari. Die Spurverbreiterung um 82 mm und größere Reifen erforderten aufgesetzte Verbreiterungen für die Kotflügel. Am Heck ließ eine Batterie aus vier Auspufftutzen den Zwölfzylinder erahnen – nur die US-Version musste sich mit zwei Endrohren begnügen.

Diese Optik polarisierte durchaus: „Die Katze ist fett geworden“, spotteten die einen, „aber sie ist herrlich weiblich“, freuten sich die anderen. „Der V12 Serie III verwandelte den E-TYPE vom ehemals kompromisslosen Sportler zum komfortbetonten Gleiter“, trifft Matthias Pfannmüller den Punkt. Der einst schlanke Zweisitzer hatte in zehn Jahren zwar etwas an Gewicht zugelegt – doch tat das seiner Popularität kaum Abbruch. Denn die Kombination aus Kraft und Lässigkeit war schlicht einmalig.

Für Norman Dewis und Paul Frère blieb der Serie III V12 der beste E-TYPE

Nicht umsonst ist für den legendären Jaguar Cheftester Norman Dewis und den 2008 im hohen Alter von 91 Jahren verstorbenen Paul Frère daher auch der V12 persönlicher Liebling unter allen E-TYPE geblieben. „Zivilisierter und komfortabler als die frühen Sechszylinder“, analysiert der Brite – und lobt vor allem die unglaubliche Elastizität und Laufkultur des V12. Der Belgier fuhr 1972 einen E-TYPE V12 über 4.800 Kilometer kreuz und quer durch Europa und schrieb anschließend begeistert in *The Motor*: „Keiner der von mir gefahrenen Exoten – die meisten davon fast doppelt so teuer wie der Jaguar – können motorisch mit dem E-TYPE mithalten. Keiner beschleunigt besser, und nur der Maserati Bora mit Mittelmotor liegt in der Endgeschwindigkeit leicht vorn. Am Ende können überhaupt nur drei Supersportwagen dem Jaguar das Wasser reichen: Der Ferrari Daytona, der Lamborghini Miura und die Corvette mit 7,4 Liter-Motor.“

Die Europa-Version absolvierte den 0-100 km/h-Sprint in 6,4 Sekunden und kratzte wieder erfolgreich an der 240 km/h-Marke. Das US-Modell mit gedrosselten 250 PS büßte dagegen 17 km/h und eine volle Sekunde für den Sprint ein. Trotzdem resümierte das amerikanische Fachblatt *Car and Driver*: „Jaguar hat es fast geschafft, einen Ferrari zum halben Preis anzubieten!“

Vom V12 setzte Jaguar in vier Jahren immerhin noch einmal 15.287 Einheiten ab, 80 Prozent davon gingen nach Nordamerika. Ein Erfolg, der erst durch die Ölkrise von 1973/74 ein Ende fand. Doch es war ein Abschied in Raten: Das letzte 2+2 Coupé verließ am 22. August 1973 das Band, der letzte Roadster folgte im Juni 1974. Offiziell war mit einer letzten Sonderserie von 30 schwarzen Exemplaren im April 1975 Schluss.

Am Ende hatte das Unternehmen in 14 Jahren 20.297 zweisitzige und 18.222 2+2-sitzige Coupés produziert, dazu kamen 33.996 Roadster.

Von laut der Datenbank <http://www.xkedata.com> gebauten 72.515 E-TYPE fanden etwas über 49.000 Einheiten den Weg in die Vereinigten Staaten, ins Heimatland Großbritannien gingen nicht ganz 20 Prozent am Gesamtkuchen. Noch heute sind weltweit über 30.000 E-TYPE zugelassen und bei Oldtimer-Meetings oder Schönheitswettbewerben die Lieblinge vieler Classic Car Fans.

Beim Motoren-Mix lag der 4,2 Liter mit 41.730 Einheiten klar in Front; auf den 3,8 Liter entfielen 15.498, auf den 5,3 V12 wie bereits erwähnt 15.287 Exemplare. Die optisch am radikalsten gestaltete Serie I zog mit 31.693 Einheiten das Gros der Kunden an; die optisch sehr ähnlichen Serien 1 ½ und II brachten es zusammen auf 25.535 Stück.

Der Lightweight-E-TYPE kam im Rennsport über Achtungserfolge nicht hinaus

Insgesamt zwölf „Lightweight“-Modelle mit komplett aus Aluminium gefertigter Karosserie (70 Kilogramm Ersparnis), Rennfahrwerk und einem über 290 PS starken 3,0-Liter-Motor mit Lucas-Benzineinspritzung baute Jaguar 1963 für Einsätze im Motorsport auf. Sie kamen jedoch über Achtungserfolge wie einem 9. Platz bei den 24 Stunden von Le Mans 1963 und Siegen in nationalen Rennen nicht hinaus. Zu stark dominierte zu jener Zeit vor allem Ferrari mit dem Typ 250 GTO das Geschehen auf den Rennpisten – woran auch die besonders luftwiderstandsarmen „Low Drag“-Modelle des Lightweight nichts ändern konnten. Peter Lindner, Jaguar Importeur in Wiesbaden und bereits zuvor gemeinsam mit Peter Nöcker erfolgreich mit einem Jaguar Mk II in der Tourenwagen-EM aktiv, verunglückte Ende 1964 auf einem solchen Modell in Monthléry bei Paris tödlich. Da hatte Jaguar-Chef Sir Williams Lyons bereits beschlossen, das Rennprogramm mit dem E-TYPE 1965 nicht mehr fortzuführen.

Mit der Serie 3 und dem V12-60 Grad-Motor erlebte der E-TYPE dann aber auch im Rennsport noch einmal eine Renaissance – wenn auch nur in den USA und auch nur unter strikt privater Flagge. 1974 hatte Mike Dale von British Leyland Motor Inc. – dem Jaguar-Importeur für die USA – den Anstoß zu einem Einsatz von zwei E-TYPE Roadstern in der vom SCCA (Sports Car Club of America) organisierten Produktionswagen-Serie gegeben. Zwei Teams bereiteten je einen Wagen vor – Huffaker Engineering Inc. aus San Raphael (Kalifornien) und Group 44 Inc. aus Winchester (Virginia). Beide errangen zunächst Titel in regionalen Serien, doch es war Group 44-Teamchef Bob Tullius persönlich, der sich 1975 nach sieben Laufsiegen im rund 460 PS starken E-TYPE SCCA gegen die Konkurrenz von Porsche und Corvette die nationale Meisterschaft in der Klasse B sicherte.

Der V12 blieb noch bis 1997 das Maß der Dinge im Jaguar Motorenprogramm

Bei den Jaguar Serienprodukten überlebte der zuletzt im E-TYPE verbaute V12-Motor trotz der Ölkrise und kam danach weiter im XJ, XJ Coupé und XJ-S zum Einsatz. Über 160.000 Mal gebaut, bildete er noch bis 1997 die Leistungsspitze im Modellprogramm der britischen Traditionsmarke.

Heute erzielen bei Auktionen E-TYPE Roadster der ersten Serie und Cabrios mit V12-Power die höchsten Preise, am günstigsten sind 2+2 Coupés der Serien II und III. Als Faustregel gilt zudem: Roadster sind um die Hälfte teurer als Coupés, und ein E-TYPE mit abgedeckten Scheinwerfern genießt in jedem Fall mehr Ehrfurcht als einer mit freistehenden.

1996 wurde der Jaguar E-TYPE auch von quasi höchster Stelle als Kunstwerk anerkannt: Seitdem ziert ein stahlblauer Roadster als eines von ganz wenigen Automobilen die Dauer-Ausstellung des berühmten New Yorker Museum of Modern Art.

Bei folgenden Veranstaltungen (u.a.) in Deutschland wird in diesem Jahr das Thema "50 Jahre Jaguar E-Type" aufgenommen und gebührend gefeiert:

- Hockenheim Historic in Memory of Jim Clark, 15.-17. April 2011
- Herkules Bergrennen in Kassel, 17.-19. Juni 2011
- Jahrestreffen der Jaguar Association Germany e.V. in Bad Nauheim, 14.-17. Juli 2011
- AvD Oldtimer Grand Prix am Nürburgring, 12.-14. August 2011
- Sowie vier regionale Veranstaltungen in Kooperation mit der Jaguar Association Germany e.V. , die eine deutschlandweite Abdeckung gewährleisten.