

E-Type



Poslední roadster Jaguar E-Type V12 vyrobený v únoru 1975



KRÁSNÁ ŠELMA

V POLOVINĚ BŘEZNA 1961 BYL V ŽENEVĚ PŘEDSTAVEN JAGUAR E-TYPE, AŽ NESTOUDNĚ KRÁSNÁ ŠELMA NA ČTYŘECH KOLECH. DO ROKU 1975 JICH VZNIKLO PŘES SEDMDESÁT DVA TISÍC.

V původní podobě: roadster
Jaguar E-Type se šestiválcem 3,8 l

Palubní desku v tomto provedení měly jen vozy
s motorem 3,8 l

Automobilka Jaguar se sídlem v Coventry proslula v padesátých letech minulého století komfortními sedany, ale především sportovními vozy XK 120, XK 140 a XK 150, z nichž první debutoval v říjnu 1948 na londýnském autosalonu. Atraktivně střížené automobily klasické koncepcie, s řadovým šestiválcem DOHC v přídi a poháněnou tuhou zadní nápravou, si získaly mimořádnou oblibu u sportovně založených motoristů v Evropě i v zámoří, kde vyprovokovaly zrod konkurence jménem Chevrolet Corvette a Ford Thunderbird.

Z řady vozů XK byly odvozeny i nabroušené sportovní speciály, které v letech 1951 a 1953 (C-Type) a 1955 až 1957 (D-Type) vybojovaly pro značku Jaguar pět vítězství ve čtyřiadvacetihodinovce v Le Mans. Není divu, že v sezóně 1957 představený Jaguar XK 150 s kotoučovými brzdami na všech čtyřech kolech měl vítězné roky z Le Mans vepsány i do znaku na masce.

Obchodní a sportovní úspěchy vozů Jaguar přinesly automobilce z Coventry slávu, peníze a také prestiž. Šéf automobilky William Lyons (1901–1985) byl v roce 1956 povýšen do šlechtického stavu, takže napříště před jeho jménem figuroval titul sir. V pětapadesáti letech ovšem nehodlal usnout na vavřinech, a hnal tým svých spolupracovníků do nových projektů.

Na jaře 1960 se v Le Mans objevil třilitrový prototyp Jaguar E2A, jenž v dubnovém tréninku obsadil druhou příčku za dvanáctiválcem Ferrari. V červnovém závodě sice po necelých deseti hodinách odpadl pro poruchu motoru, ale rozhodně nezklamal. V extrémních podmírkách



totíž prokázal kvality nového nezávislého zavěšení zadních kol. Tvary tohoto prototypu s dlouhou zaoblenou přídi navrhl designér Malcolm Sayer (1916–1970), původně letecký inženýr působící u firmy Jaguar od roku 1951, který se již dříve podepsal pod linie speciálů C-Type, D-Type a od „děčka“ odvozeného silničního roadsteru XK SS.

Sériový sen

Malcolm Sayer ztvárnil také nový k sériové výrobě určený automobil, jehož premiéru sir William Lyons načasoval na polovinu března 1961, na ženevský autosalon. Zatímco dřívější modely Jaguar tradičně prezentoval v říjnu v londýnském Earls Courtu, mezinárodním ambicím ▶



William Lyons předvádí v Ženevě kupé E-Type novinářům (1961)

► nového typu lépe odpovídala kosmopolitní Ženeva, Jaguar E-Type tam způsobil senzací, stal se nejzajímavější hvězdou autosalonu a objevil se ve stovkách novin a časopisů, ale také v televizních relacích po celém světě. Háček byl jen v tom, že v té době existoval pouze v několika předsériových exemplářích a jeho výroba se v továrně na Browns Lane v Coventry teprve chystala. Nic to neměnilo na tom, že se E-Type stal automobilovou událostí roku.

Jaguar E-Type zaujal nejen designem z fiše snů, ale také tim, že až na motor s převodovkou byl konstrukčně zcela nový a mohl se pochlubit řadou zajímavých technických řešení. Dostal samonosnou karoserii, na jejíž zadní a střední část navazovala prostorová trubková struktura, jež nesla přední nápravu a počáteční ústrojí. Překrývala ji dlouhá, nízká kapota, jež se spolu s předními blatníky odkládala smírem kupředu. Štíhlé nárazníky zabíhaly vpředu i vzadu až k významu blatníků, světlomety zasazené do předních blatníků měly aerodynamické kryty z plexiskla. Vůz od počátku existoval ve dvou karosářských verzích: jako dvoumístný roadster s pláténou střechou, jež mohla být nahrazena krátkou, odnímatelnou pevnou střechou z laminátu, a aby dvoumístné kupé se splývavou zadí, v niž byly po levé straně zavěšené třetí dveře s rozumným oknem. Charakteristickým prvkem vozů E-Type první série vyráběných do léta 1968 byly tři stěrače čelního skla místo obvyklých dvou. Nevšední řešení si vyžádaly rozměry a zakřivení čelního okna roadsteru i kupé.

Vůz měl všechna čtyři kola nezávisle zavěšena, vpředu na dvojicích trojúhelníkových rámů doplněných šikmo uloženými vinutými pružinami se souosými tlumiči. Vzadu byl kompaktní pomocný rám nesoucí rozvodovku Salisbury, každé kolo mělo spodní trojúhelníkový závěs tvorený vlečeným podélným a příčným ramenem, úlohu horního příčného ramene konstruktéři svěřili hnacímu hřídeli kola. Odpružení vzadu obstarávala na každé straně dvojice svislých vinutých pružin se souosými tlumiči, z nichž jedna byla před a druhá za hnacím hřídelem kola. Obě nápravy byly doplněny příčným zkrutným stabilizátorem. E-Type měl kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech, zadní blízko podélné osy vozu, u výstupů hnacích hřídel z rozvodovky. Mechanický posilovač brzd

Šest desítek vozů E-Type připravených pro dealery značky (1961)

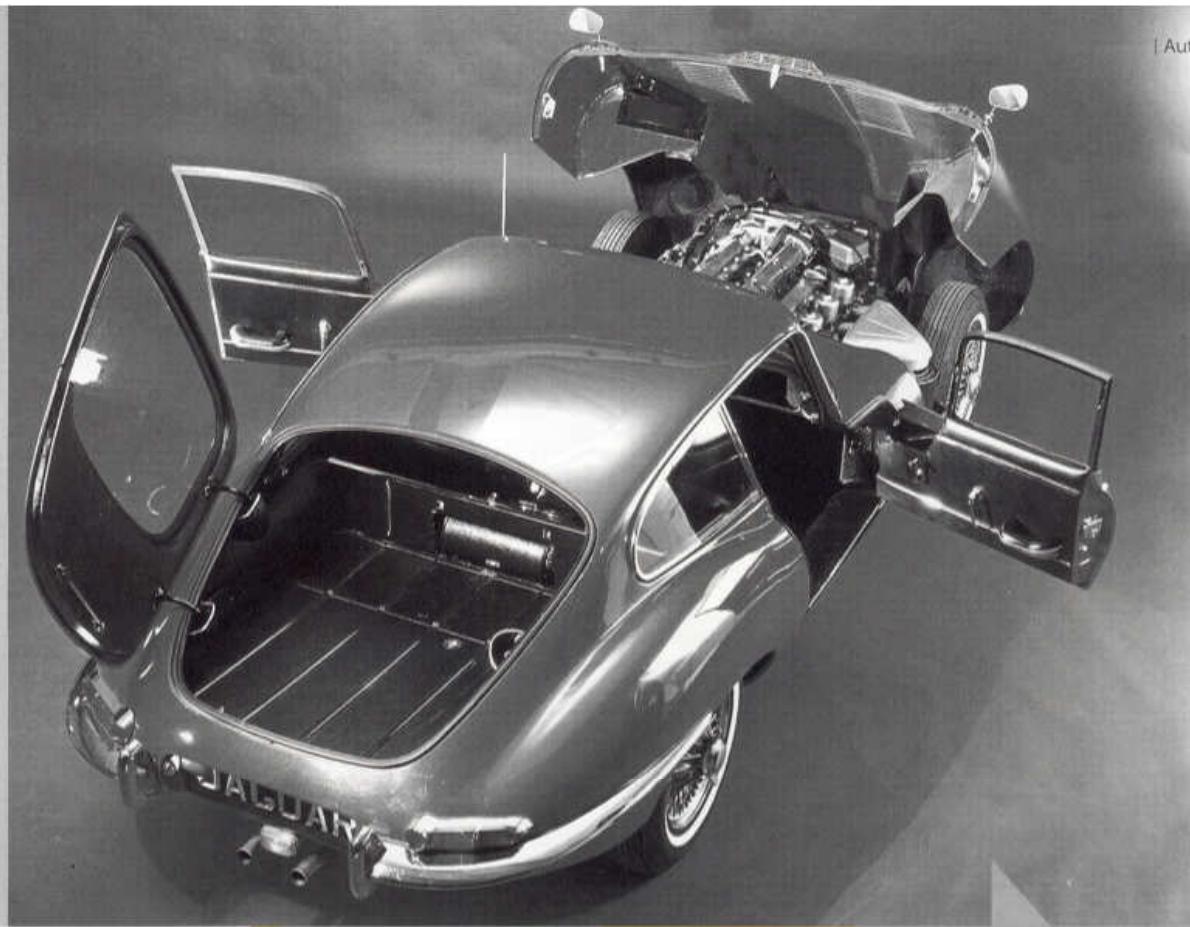


Premiéru slavil Jaguar E-Type v březnu 1961 v Ženevě, na koberec



Roadster E-Type první série na reklamním snímku z roku 1962





Lehce dekadentní reklamní snímek roadsteru E-Type první série

William Lyons s kupé E-Type 4.2 L před svým domem (1967)

Zadní dveře kupé se odkládají do strany, celá přídí karoserie kupředu



viz. vloženy
PLAKÁT



vyráběný v americké licenci se příliš neosvědčil, po několika úpravách jej v roce 1964 nahradil podtlakový posilovač Lockheed.

Hřebenové řízení – zpočátku bez posilovače – vyžadovalo jen 2,5 otáčky volantu mezi krajními polohami, sloupek řízení měl seřiditelný sklon. Patnáctipalcová drátová kola s centrální maticí nesla pneumatiky Dunlop RS 6,40 – 15, od podzimu 1964 pak radiální pneu Dunlop SP 41 rozměru 185 – 15. Ale nepředvídejme.

Jaguar E-Type debutoval s motorem a převodovkou, které zdědil po svém starším sourozenci, sportovnímu modelu XK 150 S. Za přední nápravou uložený řadový šestiválec s rozvodem DOHC, tedy se dvěma vačkovými hřídeli v hlavě, měl vrtání 87 mm a zdvih 106 mm a z objemu 3781 cm³ dával výkon 265 k SAE (195 kW) při 5500 1/min. U 5500 1/min také začínala červená zóna na otáčkoměru – motor s dlouhým zdvihem měl své limity, byl však pružný a ve výrobě i provozu osvědčený. Dodejme jen, že podle přísnější německé normy odevzdával motor 3,8 l výkon

210 k DIN (155 kW) při 4750 1/min a v provedení pro USA se sníženým stupněm komprese 203 k DIN (149 kW).

Na šestiválec navazovala čtyřstupňová převodovka Moss bez synchronizace „jedničky“. Zlý jazykové tvrdí, že jich tehdy na Browns Lane měli plný sklad, a navíc platil dlouhodobý kontrakt na jejich odběr. Vyčerpání zásob i smluv trvalo téměř čtyři roky.

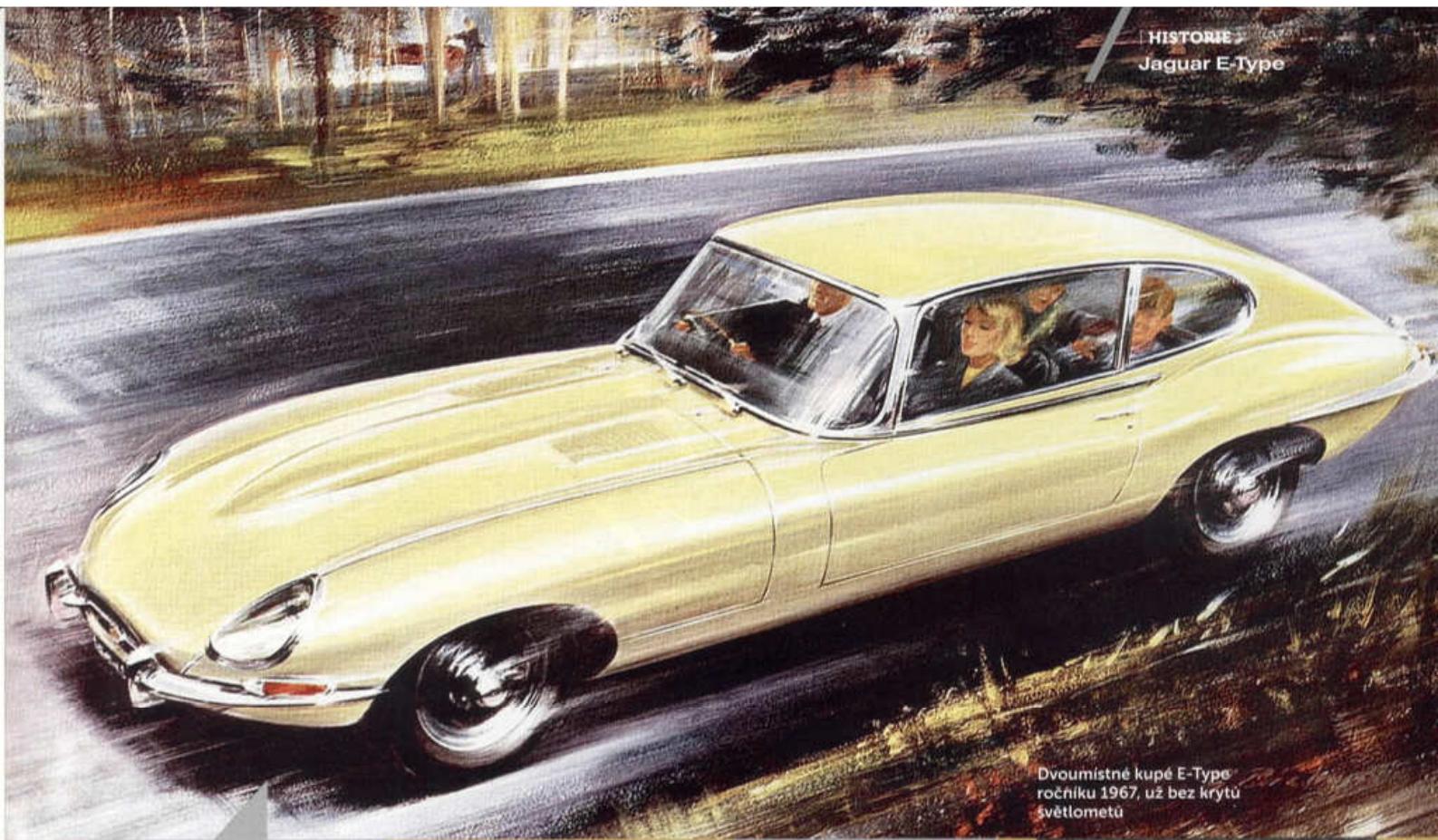
Jaguar E-Type s rozvorem náprav 2438 mm a rozchodem kol 1270 mm vpředu i vzadu byl dlouhý 4455 mm, široký 1657 mm a vysoký 1222 mm, přičemž kupé i roadster s nataženou pláštěhou nebo pevnou odnímatelnou střechou byly vysoké stejně. Hmotnost roadsteru a kupé se v závislosti na výbavě pohybovala kolem 1250 a 1270 kg, celková hmotnost měla hodnotu 1520 kg. Obě verze dosahovaly největší rychlosti 240 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h zvládly za 7,2 s a z 0 na 160 km/h dokázaly sprintovat za 16 s. Spotřeba se pohybovala v rozmezí 12 až 16 l benzingu Super na 100 km, v zadní umístěná palivová nádrž měla objem 63,5 litrů.

S motorem 4,2 l

Počátkem října 1964 dostal E-Type nový motor, šestiválec o objemu 4235 cm³ s vrtáním zvětšeným na 92,07 mm a zdvihem 106 mm. Výrazně rekonstruovaný motor dával stejný výkon, jako jeho předchůdce, nabízel však větší točivý moment 412 N.m při 4000 1/min. Spolu s ním se začala montovat nová plně synchronizovaná čtyřstupňová převodovka Jaguar, jejíž řazení bylo rychlejší a přesnější. Dynamické vlastnosti vozu s novým poháněcím ústrojím se nezlepšily, rozvodovka totiž dostala „delší“ stálý převod 3,07 místo dřívějšího 3,31.

Navenek se vozy s novým motorem odlišovaly jen nápisem 4.2 L na zadní, uvnitř však měly nová komfortnější sedadla a upravenou





Kresba 2+2místného kupé E-Type z prospektu z roku 1966

Montážní linka vozů Jaguar E-Type v polovině sedesátých let

Jaguar E-Type třetí série s motorem V12 měl opět větší masku

Dvoumístné kupé E-Type ročníku 1967, už bez krytu světlometů



► palubní desku, jejíž střední partie už neměla barvu hliníku, ale byla černá.

V březnu 1966 bylo v Ženevě představeno 2+2místné kupé E-Type, s rozvorem prodlouženým na 2667 mm a celkovou délkou 4684 mm. Mělo strmější čelní okno a zvýšenou linii střechy, jeho výška dosahovala 1270 mm. Bylo určeno především pro americké zákazníky a stalo se prvním „éčkem“, v němž výrobce alternativně nabízel třístupňovou automatickou převodovku Borg-Warner.



S ohledem na americké předpisy přišel E-Type v červenci 1967 o aerodynamické kryty světlometů, světla byla v předních blatníkách posunuta mírně kupředu a opatřena novými rámečky. Oficiálně vozy v tomto provedení nadále patří do první série vyráběné do září 1968, fanoušci značky a „éčka“ zvlášť je však už řadu let označují coby sérii „jedna a půl“.

V říjnu 1968 Jaguar na londýnském autosalonu představil vozy E-Type druhé série. Nabídka nadále čítala roadster, dvoumístné kupé a prodloužené 2+2místné kupé, všechny se šestiválcem 4,2 l. Změny diktovaly požadavky amerického trhu, na němž se prodávala většina vozů E-Type. Vozy druhé série měly výše posazený přední i zadní nárazník, proto byla přední směrová a pozici světla přemístěna pod nárazník stejně jako zadní sduzené svítidlo. Plocha předních blikáčů i zadních světel byla zdvojnásobena. Přehlédnout se nedal ani o polovinu větší otvor pro vstup vzduchu v přidi. Jeho úkolem nebylo přivádět více vzduchu k chladiči motoru, ale k výmění klimatizace, kterou američtí zákazníci žádali stále častěji.

Všechny tři karosářské verze druhé série dostaly nově tvarované čelní sklo, přičemž nejmarkantnější změny – tvaru i sklonu – zaznamenalo čelní okno 2+2místného kupé. Zároveň byl u všech modelů snížen počet stěračů čelního skla ze tří na dva.

Kvůli montáži amerických registračních značek byly výfukové roury posunuty dále od středu zádě. Zatímco evropská verze šestiválce 4,2 l se třemi karburátory SU nadále dávala 210 k DIN (155 kW), verze pro USA osazená dvěma karburátory Stromberg měla výkon 186 k DIN (137 kW). Od podzimu 1969 se šestiválce s tímto výkonom montovaly i do vozů určených pro starý kontinent, v sezóně 1970 byl výkon dále snížen na 170 k DIN (125 kW). S nimi „éčko“ jen s námahou dosahovalo rychlosti 200 km/h.

Dvanáct válců

Výroba šestiválcových vozů E-Type druhé série skončila na podzim roku 1970. V březnu 1971 Jaguar představil modernizované roadstery a kupé E-Type třetí série vybavené zcela novým motorem V12. Dvanáctiválec OHC s blokem i hlavami válců z lehké slitiny měl vrtání 90 mm, zdvih 70 mm a objem 5343 cm³. Se čtyřmi karburátory Zenith-Stromberg a tranzistorovým zapalováním Lucas dával výkon 276 k DIN (203 kW) při 5850 1/min a mohl být spojen buď se čtyřstupňovou manuální převodovkou, nebo s třístupňovou automatickou Borg-Warner nové generace.



Kupé E-Type V12 při defilé „éček“ v Londýně v roce 2011



V jízdě: Jaguar E-Type 2+2 třetí série s dvanáctiválcem 5,3 l.



Roadster E-Type V12 pro USA, s prýžovými bloky na přídi

Poslední Jaguar E-Type, tentokrát s pevnou střechou (1975)



Dvoumístný roadster třetí série měl stejně jako 2+2místné kupé rozvor náprav 2667 mm a celkovou délku 4684 mm. Stabilitu obou verzí zvyšoval rozchod kol rozšířený vpředu na 1380 mm a vzadu na 1353 mm, což si vyžádalo decentní rozšíření předních i zadních blatníků. Odpružení předních kol nově obstarávaly podélné zkrutné tyče, vzadu zůstaly dvojice vinutých pružin.

Vozy dostaly novou „tvář“, ještě rozměrnější otvor v přídi krytý chromovanou maskou. Uprostřed pod zadí měly vozy třetí série zpočátku čtyři výfukové trubky obdélníkového průřezu, od jara 1973 pak už jen dvě oválné.

Nová palubní deska byla v bezpečnostním provedení s kolébkovými spínači místo páčkových, vedle velkého kruhového rychloměru a otáčkoměru měla ve střední partii pět menších kruhových přístrojů, včetně hodin. Kupé mělo o poznání vyšší čelní sklo, měřilo 717 mm proti 488 mm u roadsteru, jeho výška měla hodnotu 1306 mm, zatímco výška roadsteru s nataženou střechou nepřekročila 1226 mm. Obě verze dostaly větší palivovou nádrž o objemu 82 l, přední kotoučové brzdy s vnitřním chlazením a nové hřebenové řízení s posilovačem a děleným bezpečnostním sloupkem. Hmotnost obou karosářských provedení se pohybovala kolem 1520 kg, přičemž montáž automatické převodovky ji navýšovala o 34 kg a klimatizace o dalších 30 kg.

Na patnáctipalcových kolech obutých do pneumatik Dunlop SP E70 VR 15 dosahovaly obě karosářské verze rychlosti 240 km/h a sprint z 0 na 100 km/h zvládly za necelých 7 s. Dvanáctiválec ovšem spolykal 16 až 22 l benzínu na 100 km.

Americké emisní normy si vynutily postupné snížení výkonu dvanáctiválce na 240 K DIN (177 kW), přičemž v sezóně 1974 už se motory

v tomto provedení montovaly do všech vozů E-Type. V září 1974 byla ukončena produkce kupé, roadstery se vyráběly do února 1975. Na rozloučenou s legendárním „éčkem“ vznikla sérije padesáti vozů, z nichž devětačtyřicet bylo černých a jeden tmavě zelený. Všechny měly chromovaná drátová kola a na palubní desce štítek s výrobním číslem, na němž byl podepsán Sir William Lyons.

Podle továrních údajů bylo od roku 1961 celkem vyrobeno 72 507 automobilů Jaguar E-Type, z nichž 15 496 poháněl šestiválec 3,8 l, dalších 41 724 mělo pod kapotou šestiválec 4,2 l (z toho 22 916 v první a 18 808 ve druhé sérii) a 15 287 bylo vybaveno dvanáctiválcem 5,3 l. Vice než dvě třetiny všech vyrobených vozů E-Type, přes 49 tisíc, si pořídili američtí zákazníci. □