

Jaguar Type E



Model ten, produkowany w Wielkiej Brytanii w latach 1961-74, miał konstrukcję opartą na samochodzie wyścigowym Jaguar D-Type, który trzykrotnie wygrywał 24-godzinny wyścig Le Mans. Napędzał go skonstruowany w 1948 roku silnik, wykorzystany w wielu wcześniejszych samochodach producenta. Była to 6-cylindrowa, rzędowa jednostka o pojemności 3,8 lub 4,2 l z dwoma wałkami rozrządu umieszczonymi w aluminiowej głowicy.

Silnik o pojemności 4,2 l dysponował taką samą mocą, jak silnik 3,8 l (269 KM), ale wytwarzał o 18% większy moment obrotowy (385 Nm). Maksymalna prędkość auta wynosiła 240 km/h, a przyspieszenie do setki – zaledwie 7 sekund.

W Jaguarze E-Type zastosowano nowatorską wówczas konstrukcję podwozia z przednią ramą pomocniczą dźwigającą

silnik, przymocowaną bezpośrednio do reszty nadwozia. Nie było więc potrzeby użycia pełnej ramy drabinowej, co pozwoliło ograniczyć masę samochodu do zaledwie 1315 kg.

Przez pierwsze pięć lat produkowano wyłącznie dwumiejscowe *grand tourery* z napędem na tylne koła oraz *roadstery* ze składanym dachem. W 1966 roku wypuszczono czteremiejscową wersję coupé (2+2) z wydłużonym rozstawem osi.

Jaguar był jednym z pierwszych producentów, którzy seryjne samochody wyposażyli w hamulce tarczowe na czterech kołach. Przez trzynaście lat produkcji sylwetka i stylizacja pojazdu pozostawała niezmienną, choć stopniowo wprowadzano różne udoskonalenia techniczne.

Kolejne aktualizacje modelu E-Type zostały oficjalnie oznaczone jako *Seria 2*

i *Seria 3*, więc z biegiem czasu konstrukcje najwcześniejsze zaczęto nazywać *Serią 1*. Zmiany objęły zastąpienie prądnicy alternatorem, modernizację instalacji elektrycznej (z minusem na masie), wspomaganie hamulców i pełną synchronizację skrzyni biegów o czterech przekładniach. Zrezygnowano również z drewnianej kierownicy, a lakierowaną blachę aluminiową we wnętrzu zastąpiono skórą i winylem.

W Serii 2, głównie ze względu na regulacje obowiązujące na rynku amerykańskim, usunięto szklane osłony reflektorów, powiększono kierunkowskazy i zastosowano blokadę kierownicy. Wymusiło to montaż stacyjki przy kolumnie i eliminację guzikowego przycisku rozruchu na desce rozdzielczej. Trzy gaźniki SU zastąpiono dwoma Zenith-Stromberg, co spowodowało niewielki spadek mocy. Klimatyzację i wspomaganie kierownicy oferowano jako opcję.

To klasyczne, sportowe auto zajęło pierwsze miejsce w rankingu na sto najpiękniejszych samochodów wszech czasów, ogłoszonym przez dziennik *The Daily Telegraph* w marcu 2008 roku. Podobno zachwycał się nim również legendarny Enzo Ferrari. Połączenie estetyki, wysokich osiągnięć i umiarkowanej ceny sprawiło, że Type-E stał się jedną z ikon motoryzacji. ■



TARGI TECHNIKI MOTORYZACYJNEJ

ttm

diagnostyka • warsztaty • myjnia • wulkanizacja

4-7.04.2024

Międzynarodowe
Targi Poznańskie

Kup bilet na:

TU BIJE SERCE WARSZTATU!



w tym samym czasie:

www.ttm.mtp.pl

Organizatorzy:

Patron medialny: