

DEBUTTO ALLA 24 ORE PER IL NUOVO FELINO

La Jaguar D-Type è nata nel 1954 per sostituire la C-Type – Ha vinto a Le Mans nel '55, '56 e '57 – Costruita in due versioni: “short-long nose”, frontale corto e lungo

di Luca Gastaldi

Nel mondo delle corse i segreti non sono mai troppi. A dimostrarlo, una volta di più, il comunicato stampa diramato dalla Jaguar il 5 maggio 1954 per mano del capo delle pubbliche relazioni Ernest William Rankin. La 22^a edizione della 24 Ore di Le Mans è alle porte.

“L’interesse per la 24 Ore di Le Mans quest’anno sarà sottolineato dalla notizia che Jaguar, due volte vittoriosa nelle ultime tre edizioni della corsa, iscriverà tre vetture con molte novità, alcune delle quali rimarranno segrete fino al giorno della gara. Negli ultimi diciotto mesi, è stata sviluppata una nuova linea della carrozzeria, che in galleria del vento e sulle strade segrete dei test ha rilevato una migliore aerodinamica. Il prototipo ha raggiunto i 285 km/h di velocità massima, superando quella raggiunta con la precedente XK 120 C-Type pur montando lo stesso propulsore. Da quel momento, è iniziato un lavoro di sviluppo su aerodinamica e potenza massima. Il motore è sempre il 3,5 litri con due alberi a camme in testa che, di base, equipaggia le XK 120 e Mark VII di normale produzione: blocco e testa cilindri ed albero motore arrivano direttamente dalla catena di montaggio. Vengono mantenuti i freni a disco Dunlop. Grazie al ridotto impatto frontale, alla linea aerodinamica affinata, la riduzione di peso, l’aumento di potenza e le migliori caratteristiche di guidabilità, la nuova Jaguar riuscirà a contrastare tutte le vetture in corsa per il titolo della 24 Ore di Le Mans.

I sei piloti saranno, eccetto una sostituzione, quelli della scorsa edizione e saranno così accoppiati: Stirling Moss e Peter Walker, Tony Rolt e Duncan Hamilton, Peter Whitehead e Ken Wharton”.

Il comunicato Jaguar prosegue con una breve lista di aggiornamenti che differenziano la nuova D-Type dalla precedente “C” del 1953. Tra queste, carrozzeria e telaio in una speciale lega di magnesio; la già citata aerodinamica sviluppata in galleria del vento; la ridotta altezza della vettura; l’inclinazione del motore di 8 gradi per ridurre l’ingombro verticale; radiatore dell’olio; carburatori più grossi ed altri sviluppi segreti per portare la potenza massima a 250 CV; stessi dischi dei freni della precedente versione ma più efficienti; cerchi ruota in lega leggera ventilati al posto delle ruote a raggi.

Per svelare tutti gli altri segreti, quindi, l’appuntamento è fissato al 12 giugno del 1954 presso il circuito francese de La Sarthe, dove vengono schierate le tre nuove D-Type per la 24 ore più famosa del mondo.



L'eredità è pesante. Nel 1953 la Jaguar piazza le C-Type al primo, secondo e quarto posto nella 24 ore di Le Mans e con la nuova D-Type le intenzioni sono quelle di ripetere un exploit tanto eclatante. E tutto sommato come debutto non c'è male. Delle tre D-Type al via solo una raggiunge il traguardo, quella di Duncan Hamilton e Tony Rolt, ma lo fa conquistando il secondo posto dopo la lotta serrata con la vittoriosa Ferrari 375 Plus di Gonzalez e Trintignant. Costrette al ritiro le Jaguar di Moss-Walker (problemi ai freni) e Whitehead-Wharton (problemi al cambio). Ma vale la pena raccontare cosa succede nelle ultime ore della corsa francese. La Ferrari di Gonzalez-Trintignant mantiene il comando. La Jaguar di Hamilton-Rolt segue con neanche un giro di svantaggio. Mancano sei ore al traguardo, quando una Talbot taglia la strada a Rolt, che finisce fuori pista alla curva Arnage. Il distacco tra Gonzalez e Rolt sale ad un giro, ma al suo ultimo pit-stop la Ferrari non riparte. Colpa della fitta pioggia che nel comincia ad abbattersi sul circuito de La Sarthe. La Ferrari è sempre ai box. Rolt, ignaro del problema che hanno gli avversari, è deciso a fermarsi al muretto perché con gli occhiali non vede un bel niente e vuole la visiera. Manca un'ora e mezza al termine della gara. La Ferrari non parte e Rolt potrebbe acciuffare la prima posizione. Per questo gli uomini Jaguar non vogliono far rientrare il loro pilota. Ma Rolt non può farne a meno. E mentre lui entra ai box la Ferrari ne esce finalmente rianimata. Come per punire Rolt, il compagno Hamilton verrà fatto salire sulla D-Type per concludere la corsa...

Se il primo successo sportivo della D-Type viene solo sfiorato a Le Mans, nella successiva gara a Rheims (la 12 Ore) le vetture affidate ai piloti Ken Wharton-Peter Whitehead e Duncan Hamilton-Tony Rolt conquistano una doppietta che ripaga gli sforzi dei tecnici Jaguar.

Nel frattempo la D-Type ha svelato tutti i suoi segreti. In realtà le modifiche e le novità introdotte sulla D-Type non sono così poche come il sintetico comunicato stampa ha evidenziato. Il felino da corsa cela, infatti, alcuni aspetti molto interessanti e che riguardano un po' tutta la vettura. Andando per ordine, si può cominciare dalla struttura, nella quale sparisce il telaio tubolare della C-Type al quale venivano applicati i pannelli della carrozzeria. Sulla D-Type viene introdotta una sorta di monoscocca (in lega di magnesio) che si può dividere in tre sezioni. Quella centrale, che forma il "cuore" della struttura, quella anteriore, con motore e sospensioni, e quella posteriore, con l'alloggiamento di serbatoio e ruota di scorta. Questa soluzione rende la D-Type molto più rigida e meno soggetta a torsioni che ne penalizzerebbero il comportamento in corsa. La parte centrale della D-Type ha forma ellittica, al suo interno sono ricavati gli spazi per pilota ed eventuale passeggero che sono separati da una "lingua" di alluminio.

La carrozzeria è completamente in alluminio e la sua



forma aerodinamica è frutto dell'esperienza aeronautica di Malcom Sayer (già impegnato sulla C-Type) che mantiene un profilo e baricentro molto bassi. La D-Type risulta più corta di 20 cm rispetto al precedente modello e non supera i 900 kg di peso.

Nel 1955, Sayer ne migliora ulteriormente la penetrazione aerodinamica allungando il frontale di 19 cm. Questo vede anche la nascita di due prese d'aria laterali per raffreddare i freni a disco anteriori. Così rivista, la D-Type torna alla 24 Ore di Le Mans con tre equipaggi ufficiali: Hamilton/Rolt, Dewis/Don Beauman e Hawthorn/Bueb. Questi ultimi vincono la corsa, ma non c'è spazio per l'entusiasmo, perché questa edizione della corsa viene amaramente ricordata per la tragedia che coinvolge la Mercedes 300 SL di Pierre Levegh, piombata sulla folla uccidendo 82 spettatori.

Nel 1956 la Jaguar partecipa per l'ultima volta ufficialmente alla 24 Ore di Le Mans. Le vetture hanno motori potenziati a circa 300 CV in seguito all'aumento della cilindrata passata da 3.400 a 3.800 cm³. Nessuna delle tre vetture ufficiali termina la gara, ma è comunque una D-Type a vincere con Flockhart/Sanderson del team belga Ecurie Ecosse. Ma l'avventura di Le Mans non finisce così. Nel 1957 le D-Type portate in gara da squadre private conquistano il 1°, 2°, 3°, 4° e 6° posto.

In tutto, tra il 1955 e il 1956, la D-Type viene prodotta in 67 esemplari. Nel 1957, infine, 16 D-Type nella prima versione "short nose" (frontale corto) vengono trasformate e vendute come vetture stradali chiamate XKSS. La produzione si ferma in seguito ad un grande incendio che distrugge la fabbrica di Browns Lane.



Caratteristiche tecniche Jaguar D-Type Le Mans 1955

Motore

anteriore longitudinale, 6 cilindri in linea, 3.442 cm³, alesaggio e corsa 83x106 mm, doppio albero a camme in testa, due valvole in testa per cilindro, rapporto di compressione 9:1, potenza massima 285 CV a 5.750 giri/minuto, 3 carburatori doppio corpo Weber 45 mm

Trasmissione

trazione posteriore, frizione a triplo disco a secco, cambio a 4 rapporti

Sterzo

a cremagliera

Freni

a disco sulle quattro ruote, impianto Dunlop con servofreno

Sospensioni

anteriori: indipendenti, quadrilateri deformabili, barre di torsione longitudinali, barra stabilizzatrice; posteriori: ponte rigido, bracci longitudinali paralleli, barra di torsione trasversale; ammortizzatori telescopici Girling

Ruote

cerchi in lega Dunlop 6,5x16", pneumatici Dunlop 5.00-16"

Dimensioni e pesi

lunghezza massima 4.250 mm, larghezza massima 2.130 mm, altezza massima 1.200 mm, passo 2.150 mm, carreggiata anteriore 1.500 mm, carreggiata posteriore 1.000 mm, peso a vuoto 880 kg

Prestazioni

Velocità massima 304 km/h a 5.500 giri/minuto (sul circuito di Le Mans)