

JAGUAR EVOLUZIONE DELLA SPECIE

La classica E-Type del 1961 vede oggi la sua naturale rivisitazione nel nuovo coupè XK – La Casa di Coventry ha sempre seguito una linea produttiva riuscendo a mantenere intatto il suo originario DNA

di Luca Gastaldi

Una rivista inglese – Autocar – l’ha di recente battezzata come auto più bella del XX° secolo. Se anche consideriamo una vena campanilistica nella scelta, non è da escludere che in un sondaggio svolto al di qua della Manica, la Jaguar E-Type potrebbe figurare comodamente nella “top ten”, tra le fantastiche dieci. È stata prodotta per 13 anni, dal 1961 al 1974, in tre evoluzioni - o tre e mezza se si considerano le modifiche apportate nei primi anni di produzione - e tre versioni - coupè, roadster e coupè 2+2.

L’evoluzione naturale di questa vettura si può facilmente individuare nelle attuali Jaguar XK8 e XKR coupè e convertibili, le auto che hanno ereditato tutto il DNA delle gran turismo inglesi. Le protagoniste di questo servizio sono proprio la XKR convertibile e due E-Type 1^ serie (coupè e convertibile): oggi come ieri a distanza di 40 anni.

La storia delle sportive Jaguar non nasce certo dalla E-Type: prima di lei, infatti, hanno graffiato l’asfalto le XK 120, 140 e 150 ma la E-Type (anche chiamata XKE, forse per non perdere del tutto il “contatto” con la tradizione) ha segnato una sensibile inversione di tendenza. Tant’è vero che al Salone di Ginevra del 1961, i “puristi” rimasero perplessi di fronte alla linea così azzardata della E-Type. Forse si aspettavano un modello che si richiamasse alla vecchia e rassicurante XK, dalla linea così “british”. Ma la nuova “E” ha subito le influenze corsaiole di C-Type e D-Type, a partire dalla lettera che ne contraddistingue il modello. Le vetture di casa Jaguar – le lussuose berline e le gran turismo coupè-cabriolet – illustrano il cammino del costruttore inglese cominciato, con le automobili, nel 1931. Fino ad oggi questa crescita può riassumersi come una naturale evoluzione, mantenendo le sue peculiarità pur adattandosi ai tempi ed alle mutevoli esigenze degli automobilisti.

E così, a partire dal decennio successivo alla Seconda Guerra Mondiale, nasce la capostipite XK 120, presentata al Motor Show di Londra nel 1948. A questo progetto hanno lavorato Williams Lyons (fondatore della Swallow Sidecar, divenuta Jaguar nel 1935) e William Heynes, con la collaborazione dei tecnici Walter Hassan e Claude Bailey. Insieme hanno studiato un innovativo albero a camme in testa da montare sul collaudato motore sei cilindri in linea, inizialmente in grado di sviluppare 160 CV e di spingere la vettura sul filo dei 200 km orari. Sei anni



dopo, la XK 120 viene aggiornata con la XK 140 (con motore da 190 CV) e nel 1957 l'evoluzione "XK" viene interpretata dalla "150", innovativa vettura che, per la prima volta su un'auto di serie, monta quattro freni a disco.

Il Salone di Ginevra del marzo 1961 lascia a bocca aperta i "jaguaristi", forse più perplessi che stupiti. È l'effetto che fa la E-Type: lo stile inglese sembra sconvolto dalla nuova linea ma diventerà presto uno "status symbol". Sono due le versioni presentate, coupè e roadster, spinte dal motore 6 cilindri in linea di 3781 cm³ (portati a 4235 nel '64) ereditato dalle precedenti XK. A stupire sono la potenza (265 CV) e la velocità massima (240 km/h dichiarati dal costruttore). La trasmissione è affidata al cambio manuale Moss a quattro rapporti, sostituito nel '64 da un sistema costruito direttamente dalla Jaguar. Le sospensioni sono a ruote indipendenti con, all'anteriore, trapezi, barre di torsione longitudinali, barra stabilizzatrice e ammortizzatori telescopici, e, posteriormente, bracci triangolari inferiori, semiassi oscillanti, molle e ammortizzatori telescopici. A quattro anni dal debutto, fa la sua prima apparizione la versione coupè 2+2, più lunga di 23 cm e più alta di 8. Con questa versione viene introdotto, a richiesta, il cambio automatico a tre rapporti Borg Warner. Debutta nel 1968 la 2^a serie. Le principali modifiche riguardano l'estetica: paraurti, fanaleria, interni; per quanto riguarda la meccanica, il motore è ancora il sei cilindri 4235 cm³ da 265 CV migliorato nel sistema di raffreddamento con due ventole elettriche e la più ampia presa d'aria frontale. Nel 1971 il tecnico Hassan sviluppa il primo motore a 12 cilindri a V di 5343 cm³, che equipaggia la E-Type 3^a serie: i cavalli a disposizione sono ora ben 314 e spingono la vettura – disponibile solo nelle versioni roadster e coupè 2+2 – a 235 km/h. Si avvicina il termine della produzione E-Type. Nel corso dell'ultimo anno, il 1974, dallo stabilimento di Coventry escono solo le versioni cabrio.

Continuando a scorrere l'albero genealogico delle sportive Jaguar, troviamo le XJ ed XJ-S (1975) e XJS Cabriolet (1983).

Nel 1996 torna la sportiva gran turismo firmata XK: ha il nuovo motore Jaguar 8 cilindri a V che, nel '97, muove anche le berline XJ: 3200 e 4000 cm³, quest'ultimo anche sovralimentato mediante compressore volumetrico.

Strada facendo si arriva all'ultima generazione XK, quella di oggi, proposta nei modelli XK8 e XKR, entrambi nelle versioni coupè e convertibile. Il richiamo è forte e inconfondibile. Quella grande bocca ovale nel frontale, la gobba e le prese d'aria sul maestoso cofano, i fari carenati, la carrozzeria rastremata nel posteriore, il profilo basso e filante, il piccolo cupolino. La classe e le prestazioni.

L'8 cilindri a V di 4196 cm³ scioglie le briglie a 298 CV, che salgono a 395 nella versione "R" dotata di



compressore volumetrico, per una velocità massima (autolimitata) di 250 km orari. Cifre da capogiro.

La trazione posteriore è assistita dal cambio automatico a sei rapporti. La spinta in accelerazione è poderosa, accompagnata, sulla "R", da un sibilo degno di un felino. I sistemi elettronici facilitano le cose, ABS e controllo della stabilità (DSC) in primis. L'abitabilità è quella di un 2+2, forse qualcosa in meno, ma sono solo dettagli. Con un'auto simile si potrebbe anche diventare egoisti.

Le tappe della E-Type

1961 – Presentazione al Salone di Ginevra delle versioni coupè e roadster con motore 6 cilindri in linea di 3781 cm³ e 265 CV. Verso la fine dello stesso anno vengono introdotte le prime modifiche, come lo spostamento, dalle fiancate all'interno dell'abitacolo, del sistema di apertura del cofano.

1962-1963 – Alcune nuove modifiche, che riguardano il rapporto al ponte (da 13/43 a 14/42) ed il pavimento (da piatto ad incavato a favore dell'abitabilità interna).

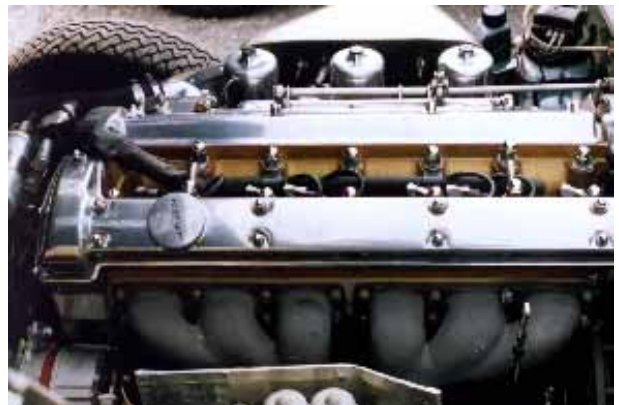
1964 – Il motore sale a 4235 cm³, mantenendo la stessa potenza massima ma migliorando coppia ed elasticità. Il cambio non è più Moss ma di produzione Jaguar con tutti i rapporti sincronizzati. Gli interni sono meno spartani e più confortevoli (sedili a poltroncina divisi da un cassetto portaoggetti e plancia in vinile nero).

1965 – Fa la sua apparizione la versione coupè 2+2, con passo e altezza aumentati di 23 e 8 cm. Su questo modello si può montare il cambio automatico Borg Warner a tre rapporti.

1967 – Spariscono le carenature in plexiglas dei fari anteriori.

1968 – Nasce la 2^a serie: sul quadro strumenti si adottano gli interruttori a bilancere (non più a levetta); il raffreddamento del motore è assicurato da un nuovo radiatore, due ventilatori elettrici ed una più ampia presa d'aria nella parte anteriore del cofano; i paraurti sono più grossi, come la fanaleria posteriore e le luci di posizione anteriori che si spostano sotto agli stessi; le ruote a raggi possono, a richiesta, essere sostituite da quelle a disco; il parabrezza della 2+2 ha un profilo più verticale.

1971 – A dieci anni dalla nascita, arriva la 3^a serie: pochissimi esemplari montano il motore 4200 cm³, la vera novità è il 12 cilindri a V di 5343 cm³: monoalbero a camme in testa, quattro carburatori Zenith Stromberg, 314 CV a 6200 giri/min. e 235 km/h di velocità massima. Sono aumentate le carreggiate (da 1270 mm a 1378 mm sull'asse anteriore e 1352 mm al posteriore), i dischi dei freni anteriori sono autoventilanti. Dall'esterno la nuova versione è riconoscibile per le scritte sul baule, le ruote a disco della berlina XJ, nel frontale la presa d'aria più grande con la griglia cromata e, alla base, un'apertura rettangolare supplementare, passaruota allargati e



nuovi scarichi. Le versioni sono rimaste due: la coupè 2+2 e la roadster.

1973 – Cessa la produzione del coupè 2+2.

1974 – La Jaguar E-Type giunge a fine carriera. Una curiosità: gli ultimi 50 esemplari della roadster escono dalla fabbrica di Coventry con tettuccio rigido, la carrozzeria di colore nero ed una targhetta commemorativa. L'ultima E-Type costruita posa, oggi, al museo di Browns Lane.

