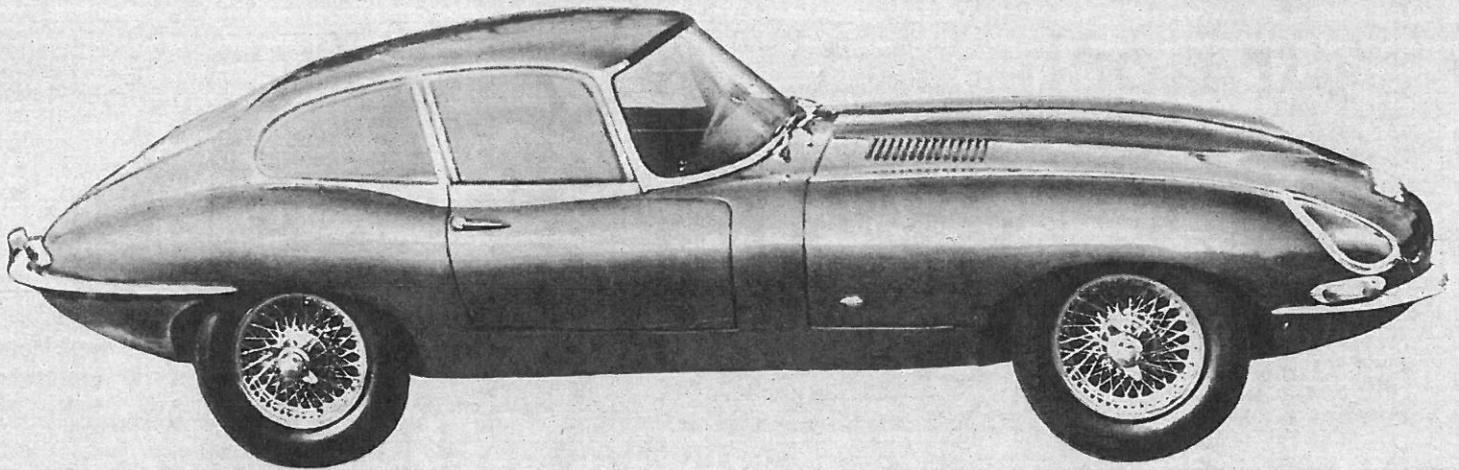


WIR FUHREN:

JAGUAR TYP E



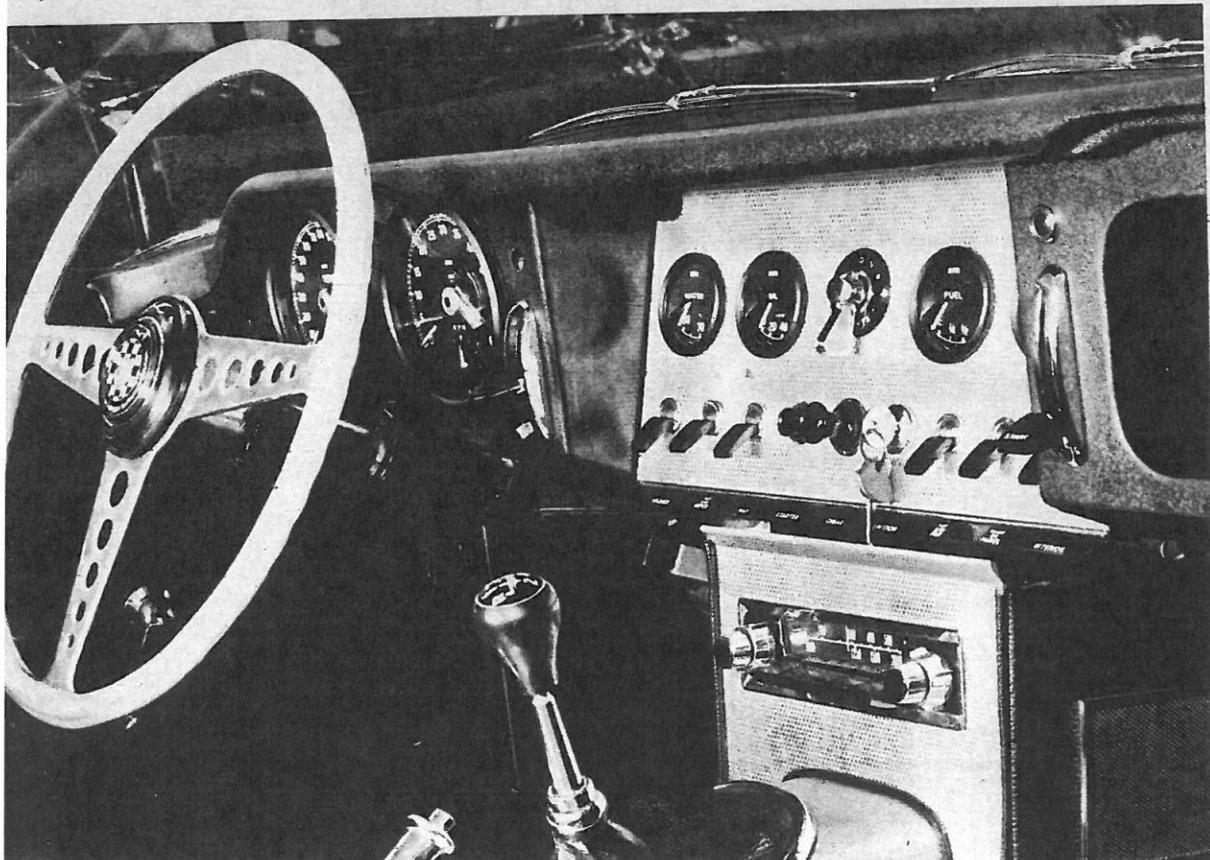
Die Marke Jaguar hat, obwohl noch gar nicht sehr alt, in der britischen Automobilindustrie ähnlich wie etwa Rolls-Royce eine Repräsentationsrolle übernommen, die von den übrigen britischen Automobilfabriken schon deswegen respektiert wird, weil die Jaguar-Wagen zwar berühmt sind, aber in einer so verhältnismäßig geringen Anzahl gebaut werden, daß man sie mehr als Aushängeschild denn als Konkurrenz empfindet. Und mehr als jede andere britische Sportwagenfirma repräsentiert Jaguar den typisch britischen Automobilstil. Konzessionen an italienischen oder amerikanischen Geschmack sind bei Jaguar verpönt, man hält nichts von Anleihen. Und so

kann man einen Jaguar – auch die sportlichen Limousinen – schon von weitem von jedem anderen Auto unterscheiden.

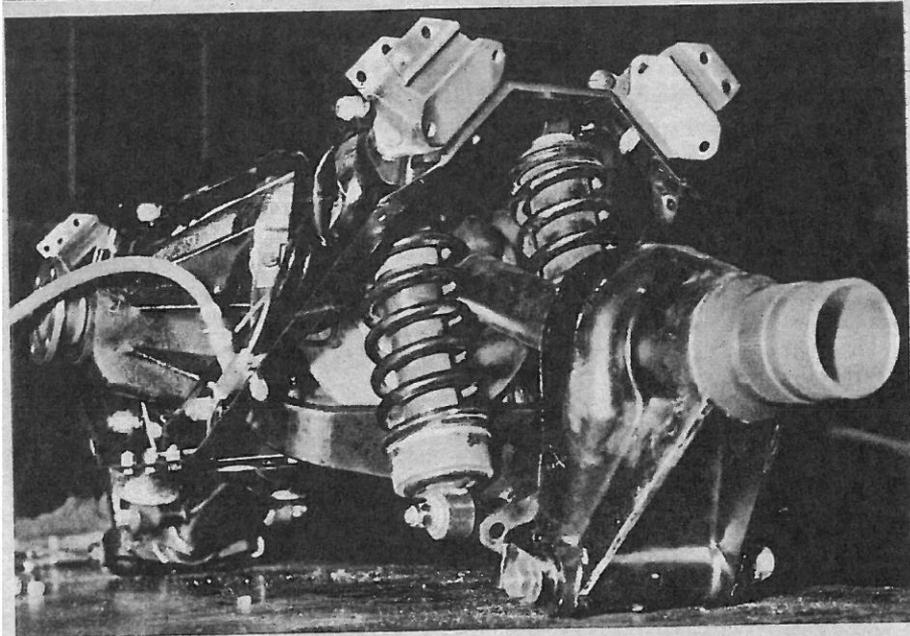
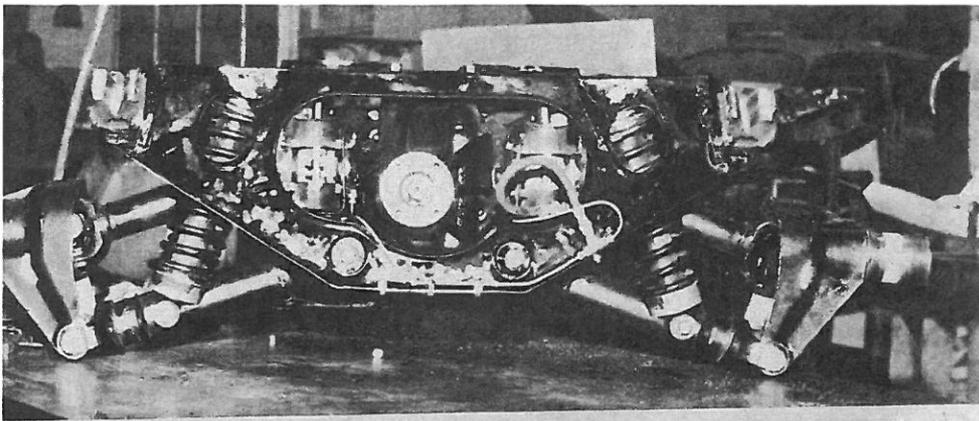
Außer diesem Treuebekenntnis zum Automobil britischer Prägung ist noch etwas für das Renommee der Firma Jaguar verantwortlich: ihre zeitweise sehr rege sportliche Aktivität, die sich besonders auf die 24 Stunden von Le Mans konzentrierte, die Jaguar in den letzten zehn Jahren fünfmal gewinnen konnte. Der neue Gran Turismo-Sportwagen Typ „E“ ist mit diesen sportlichen Lorbeeren sehr eng verknüpft, denn er wurde aus den Rennsportwagen Typ „C“ und „D“ entwickelt, ist also seiner Herkunft nach mehr ein „Competition“-

Auto als der von vornherein für die Straße konzipierte, im Sport kaum noch konkurrenzfähige XK 150.

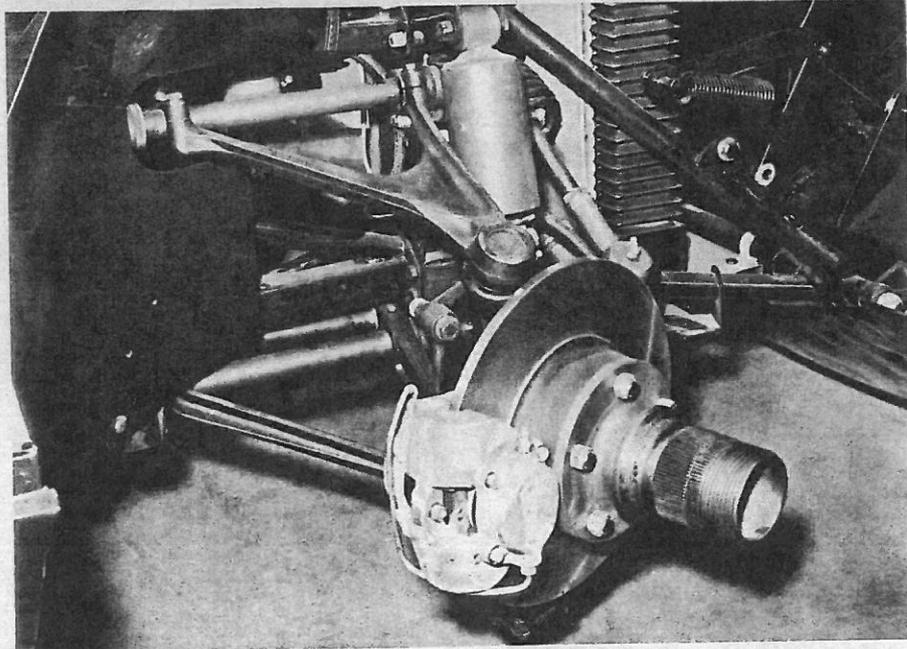
Mit diesem und den übrigen Jaguar-Modellen hat er den 3,8 Liter Sechszylindermotor gemeinsam, für den 265 PS bei 5500 U/min angegeben werden. Dieser imposanten Leistung steht aber ein Gewicht von nur 1117 kg beim Roadster und 1183 kg beim Coupé (Trockengewicht ohne Öl und Kraftstoff) gegenüber (XK 150 1442 kg). Das daraus sich ergebende Leistungsgewicht um 4,5 kg/PS bürgt schon rein rechnerisch für enorme Fahrleistungen. Das verhältnismäßig geringe Gewicht ist das Resultat einer interessanten Bauweise: der



Recht spartanisch und mit wenig Gedanken an innere Sicherheit gestaltet ist das Cockpit des Jaguar Typ E. Der kurze Schalthebel erfordert vom Fahrer festes Zupacken. Außer der Coupé wird auch eine offene Version gebaut (siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 6, Seite 9).



Die Hinterachse mit Parallelführung der Räder und jeweils doppelten, kurzen Schraubenfedern mit innenliegenden Teleskopstoßdämpfern ist als selbständige Baugruppe ausgeführt. Alle vier Räder (unten die an Dreieckslenkern aufgehängten Vorderräder) haben Scheibenbremsen.



mittlere und hintere Teil der Karosserie sind selbsttragend aus verschweißten Stahl-Preßteilen hergestellt, Vorderachse und Motor trägt ein Gitterrahmen aus Rohren und Profilträgern, der mit der Karosserie verschraubt ist und alle Aggregate im Vorderwagen gut zugänglich und demontierbar macht. In der Produktion werden vorderer und hinterer Wagenteil völlig getrennt montiert und erst zum Schluß zusammengebaut!

Für britische Verhältnisse ganz ungewöhnlich ist die Hinterachse des Typ E, ein eindrucksvolles Bauteil, das wie Vorderwagen und Karosserie ebenfalls als selbständiges Aggregat ausgebildet ist und mit dem Wagenkörper verschraubt wird. Ein Stahlprofil-Gestell trägt das Differential und die Abstützungen der auf jeder Seite doppelten, ziemlich kurzen Federn mit innenliegenden Stoßdämpfern. Ein kräftiger gabelförmiger Querlenker ist das tragende Element jeder der beiden Achshälften, er ist außen gelenkig mit einem kräftigen Schmiedestück verbunden, in das die jeweils mit zwei Kreuzgelenken versehenen Antriebswellen einmünden. Eine aufwendige Konstruktion, bei der Sturzveränderungen der Hinterräder vermieden werden und lediglich geringe Spurveränderungen auftreten. Wie bei schnellen britischen Wagen schon beinahe selbstverständlich, hat der Typ E vorn und hinten Scheibenbremsen.

Das Äußere des Wagens ist ganz auf rennmäßigen Eindruck zugeschnitten: eine niedrige, lange Motorhaube mit tief liegendem Kühlluft einlaß, verkleidete Scheinwerfer, Speichenräder, ein weit zurück liegendes Cockpit mit stark abgeschragter Heckscheibe. Das ganze Auto ist bei 4,45 Meter Länge nur 1,22 Meter hoch, und man glaubt es kaum, daß im Heck noch ein verwendbarer Kofferraum vorhanden ist. Die Innenausstattung ist von gewohnter englischer Nüchternheit und trägt der „inneren Sicherheit“ nur wenig Rechnung. Im ganzen läßt der Wagen vielleicht etwas den Schwung vermissen, den italienische Karosseriebauer Fahrzeugen dieser Art zu verleihen vermögen, aber er wirkt durch seine gestreckte, geduckte Form dennoch enorm schnell.

Und das ist er auch. Wir kamen mit der normalen Hinterachsübersetzung von 3,31:1 auf eine Höchstgeschwindigkeit von im Mittel 149,9 mph – das sind etwas mehr als 240 km/h! Entsprechend sind die Beschleunigungsleistungen:

0 bis 60 km/h	3,6 s
0 bis 80 km/h	5,4 s
0 bis 100 km/h	6,8 s
0 bis 120 km/h	9,0 s
0 bis 140 km/h	12,3 s
0 bis 160 km/h	15,6 s
0 bis 180 km/h	19,8 s
0 bis 200 km/h	ca. 30,8 s

Einen Wert für den Kilometer mit stehendem Start konnten wir mangels entsprechend gekennzeichneten Strecken in England leider nicht feststellen, wir stoppten lediglich eine Viertelmeile (ca. 400 m) mit 14,7 Sekunden. Interessant sind auch die Beschleunigungsleistungen in den Gängen: von 20 bis 40 mph (32 bis 64 km/h) brauchten wir im IV. Gang 5,5, im III. 4,3, im II. 2,8 und im I. 1,9 Sekunden, von 40 bis 60 mph (64 bis 97 km/h) ent-

(Fortsetzung Seite 73)

sprechend 5,5, 4,3 und 3,0 Sekunden und von 60 bis 100 mph (97 bis 161 km/h) im IV. Gang 11,7 und im III. 9,0 Sekunden. Der I. Gang reichte bis 68, der II. bis 124 und der III. bis 184 km/h!

Man würde es einem Automobil mit solchen Fahrleistungen verzeihen, daß es sehr laut und rauh geht, aber diesen Vorwurf kann man dem Typ E nicht machen, denn der Motor läuft recht weich und schmiegsam. Auch die leichtgängige Lenkung trägt dazu bei, daß sich dieses sehr sportliche Auto auf normalen Straßen mühelos bewegen läßt. Die Federung allerdings ist nicht weich – in dieser Hinsicht ist der neue Jaguar etwa dem Aston Martin GT vergleichbar, der ebenfalls im Federungskomfort seine sportlichen Ambitionen nicht verleugnet. Der kurze Schalthebel verlangt Zupacken – wie alle Jaguar-Getriebe ist auch dieses nicht immer leicht und ohne Geräusch zu schalten. Die Scheibenbremsen zeigen zwar gute Wirkung, brauchen aber viel Fußdruck, ohne daß man ein deutliches Gefühl für das Ansprechen der Bremse hat. Eine Unterdruck-Bremshilfe ist zwar vorhanden, aber man merkt nicht viel davon. Und schließlich die Straßenlage: von ihr hatten wir einen ausgezeichneten Eindruck – der Typ E

DIE WICHTIGSTEN TECHNISCHEN DATEN

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung \times Hub 87×106 mm, Hubraum 3781 cm, Verdichtung 9:1 (oder 8:1 auf Wunsch), Leistung 265 PS bei 5500 U/min (70,1 PS/Liter), max. Drehmoment 36 m/kg bei 4000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500 U/min) ca. 19,4 m/s, zwei obenliegende Nockenwellen (Antrieb durch Zahnräder), Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat (Kühlwasserinhalt 12,5 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 7,5 Liter), Ölfilter im Hauptstrom, drei SU-Vergaser HD 8, elektrische Kraftstoffpumpe, 63,5 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 57 Ah.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,337 (11,177), II. 1,86 (6,156), III. 1,283 (4,246), IV. 1,00 (3,31), R. 3,377 (11,777), Hinterachse 3,31 (oder 2,93–3,07–3,54 nach Wahl), Ölinhalt Getriebe 1,5 Liter, Hinterachse 1,5 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragender Karosserie - Hauptkörper kombiniert mit Gitterrohrrahmen vorn für Motor und Vorderradaufhängung, vorn Einzerradaufhängung an Dreiecksquerlenkern mit Drehstabfederung und hydraulischen Stoßdämpfern, Querstabilisator, hinten Einzerradaufhängung an Halbwellen, unteren rohrförmigen Querlenkern und doppelten Schraubenfedern mit innenliegenden Teleskop-Stoßdämpfern, Zahnstangenlenkung (2 $\frac{3}{4}$ Lenkradumdrehungen), Dunlop - Scheibenbremsen (vorn bei den Rädern, hinten neben Differential montiert), Reifen vorn 6,00–15, hinten 6,50–15.

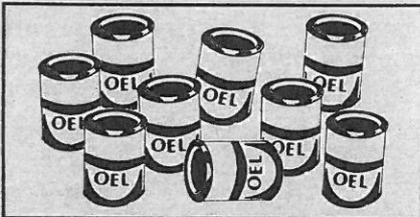
ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2440 mm, Spur 1270 mm vorn und hinten, Außenmaße 4450 \times 1660 \times 1220 mm, Wendekreis-Durchmesser 11,3 m, Leergewicht (trocken) Roadster 1117 kg, Coupé 1142 kg, Leistungsgewicht 4,2 kg/PS bzw. 4,3 kg/PS.

(Fortsetzung Seite 75)

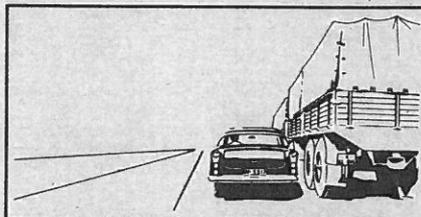
Gehört Ihr Wagen zu den rund 1 Million,

Das heißt:

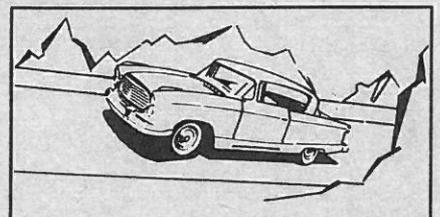


braucht er zuviel Öl?
(das geht an den Geldbeutel)

die jetzt anfangen „müde“ zu werden?



beschleunigt er schlechter?
(das kann gefährlich werden)



ist er „lahm“ am Berg?
(das ist ärgerlich und kostet viel Zeit)

Dann sollten Sie bald zu Ihrer Werkstatt fahren und den Motor schnell mit Original-Goetze-**PASSFORM**-Kolbenringen · DBP Nr. 955 463 · ausrüsten lassen. **PASSFORM**-Kolbenringe bringen die „verschundenen“ PS wieder, normalisieren den Ölverbrauch und geben Ihnen selbst die Freude am Fahren und die Sicherheit zurück. **PASSFORM**-Kolbenringe sind seit Jahren bewährt. Die Goetzerwerke mit über 3700 Beschäftigten garantieren für die Erneuerung der Motorleistung durch Original-Goetze-**PASSFORM**-Kolbenringe. – Ausführliche Aufklärung gibt Ihnen unsere illustrierte, auch dem Nichttechniker verständliche Schrift, die wir Ihnen gratis und franko schicken. Bitte, senden Sie uns den Abschnitt ein, am besten gleich. Nicht für 2-Takt- und Motorrad-Motoren.



Das **PASSFORM**-Ring-System für einen 3-Nuten-Kolben

(W 638)

Bitte lesbar ausfüllen und an

GOETZEWERKE A G., Burscheid bei Köln, schicken.

Erbitte GRATIS die GOETZE-Schrift über das motorverjüngende **PASSFORM**-Kolbenring-System. DBP Nr. 955 463

Name.....

Wagentyp

Anschrift.....