

JAGUAR E-TYPE (1961-1975)



Opis rodziny:

Model E-type był następcą wcześniejszych pojazdów oznaczonych jako XK 150. Oficjalna jego prezentacja odbyła się marcu 1961 roku podczas Salonu Samochodowego w Genewie, gdzie wzbudził sensację z uwagi na oryginalne kształty, wysokie osiągi oraz umiarkowaną cenę. Od początku produkcji oferowano dwie wersje nadwoziowe: dwuosobowe coupe oraz roadster z miękkim, składanym ręcznie dachem. Nadwozia miały konstrukcję samonośną o bardzo atrakcyjnej obłej sylwetce z wydłużoną komorą silnikową. W celu zmniejszenia oporu powietrza reflektory osłonięto specjalnymi owiewkami. Dwubryłowe coupe było wyposażone w otwierane na bok tylne drzwi, ułatwiające dostęp do bagażnika. Wnętrze było stosunkowo ciasne, ale luksusowo wyposażone.

Do napędu zastosowano sześciocylindrowy rzędowy silnik benzynowy o pojemności skokowej 3,8 dm³. Silnik współpracował z czterobiegową mechaniczną skrzynią przekładniową, a napęd przekazywany był na koła tylne. Wszystkie koła miały niezależne zawieszenie.

W 1964 roku wprowadzono do produkcji silnik o pojemności zwiększonej do 4,2 dm³. Moc silnika nie uległa zmianie, ale zwiększył się moment obrotowy. Zmieniono konstrukcję skrzyni biegów i poprawiono hamulce.

W 1966 roku pojawiła się trzecia wersja nadwoziowa w postaci wydłużonego coupe z układem siedzeń 2+2. Rozstaw osi zwiększono o niemal 23 cm, natomiast wysokość wzrosła o 5 cm. Wydłużenie rozstawu osi umożliwiło zastosowanie automatycznej skrzyni biegów.

Kolejna modernizacja miała miejsce w 1968 roku, a te pojazdy określane były jako druga seria (Mk II). Wykonano głównie zmiany w nadwoziu, co można uznać jako face-lifting. Powiększono wlot powietrza oraz zderzaki. Tylne lampy zostały powiększone i przeniesione pod dwuczęściowy zderzak. Do listy wyposażenia dodatkowego dodano wspomaganie układu kierowniczego i klimatyzację. W wersji coupe 2+2 zwiększono nieco kąt pochylenia przedniej szyby.

Trzecia i jednocześnie ostatnia seria (Mk III) ukazała się wiosną 1971 roku. Najważniejszą zmianą było wprowadzenie zupełnie nowego silnika. Była to jednostka w układzie V12 mająca pojemność skokową 5,3 dm³. W stosunku do poprzednika nieznacznie wzrosła moc, natomiast istotnie zwiększył się moment obrotowy. Zwiększono rozstaw kół jezdnych, a w miejsce kół szprychowych zastosowano koła tarczowe. Na zewnątrz samochody trzeciej serii wyróżniały się chromowaną kratą wlotu powietrza. Nadwozie roadstera V12 powstało na bazie wydłużonego nadwozia coupe 2+2, więc zrezygnowano z produkcji krótkich nadwozi. Większe zużycie paliwa skłoniło producenta do montażu zbiornika o większej pojemności.

Produkcja wersji coupe została zakończona w 1974 roku, natomiast wersje otwarte wytwarzano do lutego 1975 roku. Ogółem wyprodukowano nieco ponad 72,5 tysiąca tych oryginalnych pojazdów.