

CLASSIC DRIVER

Jaguar E-Type Lightweight

$$E=mc^2$$

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: [Rainer Schlegelmilch](#)

Jagpot! Der Jaguar E-Type gilt als die britische Stilikone der Sportwagenwelt schlechthin. Moment mal: der E-Type? Wieso nur einer? Das Coupé ist mindestens so betörend wie das Cabriolet. Drei Serien der beinahe knapp fünfzehn Jahre lang produzierten Rassekatze bieten reichlich Alternativen und Varianten. Sechszylinder oder Zwölfzylinder? Einen 2+2 Sitzler mit längerem Radstand nicht zu vergessen. Nun, wenn wir uns für einen E-Type als Favoriten entscheiden müßten, dann fiel die Wahl auf den kraftvollsten Vertreter, den E-Type Lightweight. Am besten als rare Low-Drag-Coupé-Variante. Für uns der Jaguar E-Type par excellence!

Legenden, Genies. Doch, da darf man durchaus mal an Albert Einstein denken. Denn seine zeitlos knappe Formel paßt hervorragend zu unserem besonderen Jaguar E-Type. Es ist der „Lightweight“. Wir lösen auf: Das resultierende „E“ steht für Energie. Und diese kann enorm ausfallen, wenn eine geringe Masse („M“) auf Lichtgeschwindigkeit („C“) beschleunigt wird. Ganz ähnlich verhält sich das bei einem automobilen Geniestreich in Gestalt des Jaguar E-Type Lightweight. Zugestanden, auf Lichtgeschwindigkeit beschleunigt auch ein Leichtbau-Jag nicht, doch über 270 km/h V-max sind für ein bald fünf Jahrzehnte altes Fahrzeug spektakulär und eine Bestätigung der Relativitätstheorie: die Energie, welche die 3,8 Liter Rennversion entfesselt, ist ergreifend.

Das Design des Fahrzeugs ist nicht minder aufregend. Es geht zurück auf den frühen E-Type der ersten Serie und wurde für den Rennzweck optimiert. Bereits die serienmäßigen E-Types waren mit 240 km/h Spitzengeschwindigkeit äußerst potente und vergleichsweise günstige Sportwagen. Obwohl sie hierzulande für nur rund 25.000 Mark erhältlich waren, konkurrierten sie beispielsweise problemlos mit einem veritablen [Zwölfzylinder-Ferrari 250 SWB](#) – „Value for money“ eben. Ambitionierte Privatfahrer erkannten sofort das Potential des E-Type und bauten sich selbst leichtere Rennvarianten auf. Jaguar reagierte Ende 1962 mit der Entwicklung eines eigenen Rennwagens. Zunächst entstanden diese als spezielle [Hardtop-Varianten](#). Bei dem hier gezeigten Exemplar indes handelt es sich um die aerodynamisch optimierte und besonders seltene Coupé- oder Low-Drag-Version des Jaguar E-Type.

E-Volution

Der Jaguar E-Type beerbte vor 50 Jahren den in der Rückschau kaum weniger faszinierenden, jedoch deutlich barocker wirkenden Jaguar XK. Auf dem Genfer Automobilsalon erlebte der neue Wagen mit dem spektakulären Design von Malcolm Sayer am 15. März 1961 seine viel beachtete Publikumspremiere. Ausgestattet mit einem Sechszylinder-Reihenmotor, der beachtliche 265 PS leistete, war der neue E-Type schlicht die Sensation. Als Spiritus rector stand der leistungshungrige [Jaguar D-Type](#) Pate – eine kompromißlose Rennmaschine, die für Unkundige wie ein gestauchter E-Type mit Haiflosse wirkt.

Jaguar fertigte den E-Type in drei Serien und einer Zwischenserie bis ins Jahr 1975. Zunächst mit einem Reihensechszylinder mit 3,8 Liter Hubraum, ab 1964 mit 4,2 Liter Volumen. Erst 1971 fand der große V12-Motor mit 5,3 Liter Hubraum Platz unter der langen Haube des E-Type. Zwischenzeitlich gab es das Auto nicht nur als Roadster – der als OTS oder Open Two Seater klassifiziert wurde – sondern auch als Coupé, kurz FHC, was für Fixed Head Coupé stand. Damit nicht genug. Die Coupé-Variante war als besonders schöne Zweisitzer-Version erhältlich genauso wie ab 1966 als 2+2 sitziger GT, der unter ästhetischen Aspekten jedoch abfiel, was an einem rund 23 Zentimeter längerem Radstand und anderen Proportionen des Aufbaus lag.

Die Lightweight-Version des E-Type wurde 1963 vorgestellt. Zuvor hatte Jaguar ein Low Drag Coupé-Unikat konstruiert, dessen modifiziertes Design aus der Feder von Samir Klat stammt. Der hieraus entstandene Lightweight war von Anfang an als Rennfahrzeug konzipiert und entsprechend ausgelegt. Der Name ist bei diesem E-Type Programm, denn das ohnehin schon geringe Trockengewicht von 1.168 Kilogramm liegt beim Lightweight E-Type bei deutlich unter einer Tonne. Wie beim Serienfahrzeug trägt der Gitterrohrrahmen aus Stahl den Motor und die Aufhängung der Vorderachse. Die hintere Einzelaufhängung mit eigenem Hilfsrahmen, Längslenker, zwei Federbeinen nebst Querlenkern je Rad und den Antriebswellen als oben liegende Querlenker war eine bemerkenswerte Neukonstruktion von Bon Knight und ein Quantensprung in punkto Fahrverhalten. Die Rennversion erhielt ein modifiziertes und versteiftes Chassis mit modifizierter Radführung, eine Monocoque-Karosserie aus Aluminium, leistungsfähigere Bremsen und eine mechanische Lucas-Benzineinspritzung, was zu einem prompten Leistungsplus des 3,8 Liter Leichtmetall-Motors mit

Trockensumpfschmierung verhält. Hierfür war auch der Wide-Angle-Zylinderkopf aus dem D-Type verantwortlich.

Catch the Jag!

Alle ordentlich gewarteten Jaguar E-Type haben einen ausgeprägten Jagd- und gleichzeitig Fluchttrieb. Anders gesagt: Sie sind schnell, ausgesprochen schnell. Gerade die frühen E-Type sind ob ihrer reinen Form heute begehrt. Ein wahrer E-Hype hat sich so in den letzten Jahren auch erkennbar im Preisgefüge niedergeschlagen. Um das zu verstehen, zitieren wir einen Kollegen, der selbst schon Legende ist. Der verstorbene Automobiljournalist Fritz B. Busch formulierte es 1961 unnachahmlich so: „Der E beginnt, die Straße aufzufressen, und es erweist sich wieder einmal als segensreich, dass ich meine Wohnung mit Bedacht gewählt habe. Am Ende des ersten Ganges hört nämlich auch der Ort auf, ich gehe in den zweiten, der sich ein wenig sträubt, und nehme die ersten Kurven mit neunzig, um dann in den dritten zu gehen, der bis hundertachtzig gut sein soll. Nach sieben Kilometern bin ich bereits auf der Autobahn und endlich im vierten. Er revanchiert sich schlagartig mit 160 bei 4.200.“ Und weiter: „Der Wagen ist an meinem Hosenboden angenietet, so fest wie ich sitze, liegt er. Ich fahre nicht Auto, sondern mein Hintern hat Räder. Ich denke, und das Auto handelt so, als wäre das Auto meine Beine. Diesen Satz müssen Sie notfalls noch mal lesen. Verzeihen Sie mir diesen Stil, aber ich habe nur ihn.“

Herrlich! Nachzulesen ist sein Report übrigens auf der [Website](#) des von ihm begründeten Automobilmuseums, bei Quellenangaben waren wir schon immer präzise. Was man wissen muss: Busch pilotierte für diesen Bericht seinerzeit „nur“ die 265 PS starke [Basisvariante](#). Der Lightweight indes leistet bis zu 320 PS bei einem Leergewicht von unter einer Tonne und verbesserter Aerodynamik. Kaum vorzustellen, wie seine Beschreibung der rennoptimierten E-Type-Version ausgefallen wäre.

Nur 13 originale Fahrzeuge entstanden vom Lightweight E-Type, die meisten davon als Hardtop-Fahrzeug. Nicht alle sind mehr existent. Dass heute dennoch deutlich mehr Lightweight-Konstruktionen bei historischen Rennserien und Motorsportveranstaltungen unterwegs sind, liegt an den zahlreichen Recreations und Umbauten normaler E-Types zu Rennderivaten. Das macht den Markt dieser Fahrzeugtypen zu einem absoluten Spezialsegment. Fachkundiger Sachverstand ist vor einer Kaufentscheidung unbedingt zu konsultieren. Die wenigen originalen Fahrzeugen sind in Sammlerhänden und kaum marktgängig. Im Jahr 2003 wechselte ein originales Fahrzeug bei einer RM Auktion in Florida für knapp 1,3 Millionen Euro den Eigentümer. Die gehandelten Recreations weisen unterschiedliche Qualitätsniveaus auf. Da Originalität hier nicht der ausschlaggebende Faktor ist, bestimmen Qualität und Zustand des Fahrzeugs den Preis. Unter 150.000 Euro allerdings dürfte eine solide Lightweight-Recreation kaum erhältlich sein.

Jag Check - die Fakten

Wie immer gibt der [Classic Driver Automarkt](#) auch bei den Jaguar E-Types einen sehr guten und schnellen Einblick in die Welt dieser Pretiosen.

Entwicklungsstart: November 1962

Bauzeit: 1963 und 1964

Stückzahlen: offiziell 13 Werksrennfahrzeuge

Fahrzeugkonzept: Low Drag Coupé, alternativ Hardtop Cabriolet

Karosserie: Aluminiumblech auf Rohrrahmen, teils selbsttragende Karosserie

Motor: Sechszylinder Reihomotor, mechanische Lucas-Einspritzung, D-Type Zylinderkopf

Hubraum: 3,8 Liter

Leistung: 320 PS

Bremsen: verstärkte Scheibenbremsen rundum

Kraftübertragung: verstärktes ZF 5-Gang Schaltgetriebe, Heckantrieb

Radaufhängung: Einzelradaufhängung rundum

Lenkung: Rack & Pinion

Leergewicht: ca. 985 Kilogramm

V-Max: ca. 275 km/h, in Abhängigkeit der Getriebeübersetzung

Beschleunigung: von 0 auf 100 km/h in unter fünf Sekunden

Fotogalerie









Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/jaguar-e-type-lightweight>
© Classic Driver. All rights reserved.