

# CLASSIC DRIVER

## Darum bleibt der Jaguar E-Type die ultimative britische Rennsport-Ikone

### Lead

In den 60ern rasierten seine Fahrer die Grasstreifen von Goodwood oder Silverstone und zeigten auch in Le Mans vielen Rivalen ihr Heck. Der Jaguar E-Type gehört zu den ikonischsten GT-Rennwagen der britischen Rennsport-Geschichte - und hier sind zehn famose Exemplare aus dem Classic Driver Markt.



Wer sich Anfang der 60er-Jahre im Fahrerlager einer Rennstrecke aufhielt - sei es Oulton Park, Goodwood oder Oakes Field in Nassau (Bahamas) - konnte einen Blick auf eine langgezogene Motorhaube erhaschen, die langsam aus einem Renntransporter rollte. Sie gehörte zu einem GT-Renner, den manche für „zu schön“ hielten, um auf der Rennstrecke mit anderen Autos Lack auszutauschen. Der Jaguar E-Type wurde tatsächlich nie als Rennwagen gebaut, sondern eher als Sportwagen fürs Wochenende. Dennoch entwickelte er sich in seinen diversen Entwicklungsstufen (Lightweight/Low Drag Coupé) zu einem der erfolgreichsten britischen Rennwagen. Weltweit nahmen E-Type an über 1.000 Veranstaltungen teil, mit einigen der größten Namen des Motorsports wie Graham Hill, Roy Salvadori oder Jackie Stewart am Volant.

Seit wir erlebt haben, wie diese eleganten Raubkatzen zum Beispiel beim Goodwood Revival jedes Mal aufs Neue eine große Show abziehen, fragen wir uns: Was macht sie so gut? Um das herauszufinden, haben wir uns einige bekannte Exemplare angeschaut, die damals im aktiven Einsatz waren und nun [im Classic Driver Markt zum Verkauf stehen](#).



Mittlerweile kennen wir wahrscheinlich alle die Entstehungsgeschichte des E-Type und dessen ungewöhnliche Weltpremiere. Es war Jaguars PR-Manager Bob Berry, der das für das Presse-Event reservierte Coupé (9600 HP) mit Volldampf von Coventry nach Genf fuhr, um am 15. März 1961 nur 20 Minuten vom Start der Zeremonie im Genfer Parc des Eaux Vives anzukommen. Wo die Journalisten schon warteten. Cheftester Norman Dewis folgte ihm einen Tag später im Roadster (77 RW). Beide Nacht-und-Nebel-Aktionen - Dewis brauchte nur 17 Stunden - zeigten, wie zuverlässig der neue „Jag“ war. Und auf dem Salon rannten Journalisten und interessierte Kunden Jaguar dann den Messestand ein - am Ende des Salons lagen 500 Bestellungen vor.



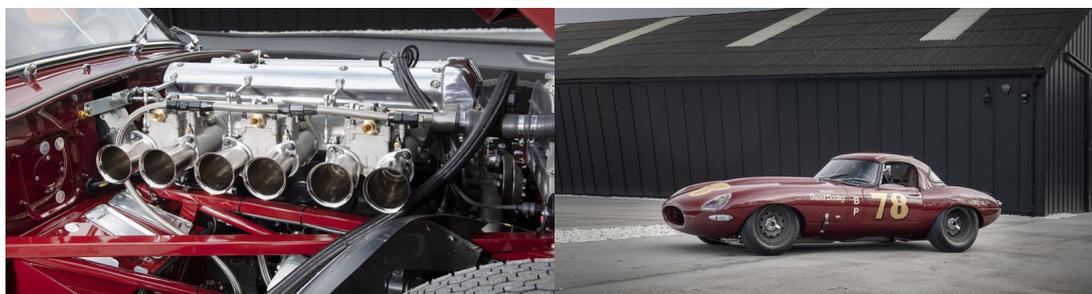
Als Rennwagen war der E-Type wie erwähnt definitiv nicht konzipiert, zumindest nicht vorrangig, hatte Jaguar doch in Le Mans schon große Erfolge mit dem C- und D-Type errungen. Trotzdem ließ allein schon das Design aus der Feder des Aerodynamikers Malcolm Sayer den Eindruck eines Rennwagens aufkommen. Und er täusche nicht: Der starke XK-Sechszylinder, die windschnittige Form und die damals noch revolutionären Scheibenbremsen luden dazu ein, das Auto schnell zu bewegen. Und so dauerte es nicht lange, bis einige Exemplare den Weg auf die Rennstrecken fanden.



Mit dem jungen und damals noch relativ unbekanntem Graham Hill am Steuer des indigoblauen E-Type „ECD 400“ gelang Jaguar in Oulton Park gleich beim allerersten Rennstart des E-Types der Sieg. Ein [weiterer E-Type mit dem Kennzeichen „YRP 999“, der jetzt bei DK Engineering zum Verkauf steht](#), wurde ebenfalls für dieses mittlerweile legendäre Rennen genannt, ging dann aber nicht an den Start. Aber Hill und sein E-Type Roadster mit Segeltuchverdeck hatten die Konkurrenz in Gestalt von Aston Martin DB4 und Ferrari 250 GT besiegt und viele Rennfahrer, Teamchefs und Hersteller aufhorchen lassen.

Was folgte, war eine goldene Ära für Jaguar und den britischen Motorsport. In der der E-Type seine Zuverlässigkeit und Grundschnelligkeit ausspielte und weitere Siege in Silverstone, Goodwood und auf vielen anderen Rennstrecken folgen ließ. Viele Exemplare tauchten in den Nennungslisten amerikanischer Rennserien auf. Und 1962 feierte der

Jaguar in Le Mans seinen wohl größten Erfolg. Der Amerikaner Briggs Cunningham, der 1960 bei den 24 Stunden von Le Mans Jaguars Prototypen „E2A“ gefahren war, kam zusammen mit Roy Salvadori hinter drei Ferrari auf Platz vier im Gesamtklassement, gefolgt von einem zweiten E-Type mit Peter Sargent und Peter Lumsden. Apropos Salvadori: [„WOO 11“ von Fellowes Fine Cars Limited](#) wurde 1962 von ihm gekauft und später bei zahllosen Veranstaltungen weltweit eingesetzt. Bis heute startete der Wagen achtmal beim RAC TT Celebration Race im Rahmen des Goodwood Revival.



Es dauerte nicht lange, bis die Jaguar-Ingenieure Pläne schmiedeten, den E-Type mit Hilfe von Aluminiumkomponenten leichter zu machen. Denn das Gewicht war sein größtes Handikap. Kombiniert mit einem entkernten Innenraum, wurden so wertvolle Kilos und damit Sekunden auf der Strecke eingespart. Mit einem 3,8-Liter-Motor, einem Fünfgang-Getriebe und der Vollaluminium-Karosserien sollten für die Saison 1963 18 „Lightweight“-Modelle entstehen – von denen dann aber nur zwölf fertiggestellt wurden.

In jüngerer Vergangenheit haben historische Renn-Events den E-Type neues Leben eingehaucht; heute gehören sie zu den Publikumsliebblingen bei klassischen Rennmeetings. Dabei kommt ihnen ein weiterer Vorteil zugute: Zwar sind sie nicht umsonst zu haben, aber im Vergleich zu den Autos, neben denen sie in den 1960er-Jahren am Start standen, ist der Jaguar auf jeden Fall die günstigere Option. Mit Veranstaltungen wie Le Mans Classic, Silverstone Classic, fast allen anderen im vollgepackten Kalender von Peter Auto und allen voran dem Goodwood Revival ist ein Rennen mit einem E-Type für viele Prominente und Rennfahrer zu einem Initiationsritus geworden. [Exemplare wie Chassis 875073 von Duncan Hamilton](#) sieht man beim RAC TT Race des Goodwood Revival regelmäßig im Lackaustausch mit Ferraris, Shelbys und Aston Martins. Dieser Wagen zählt zu den erfolgreichsten E-Types Nordamerikas und gewann sein Rennen beim Goodwood Revival 2023. Sein zeitweiliger Besitzer und Fahrer Andre Lotterer pries das Auto als „the best balanced and comfortable historic GT car to drive and push on the limit.“





Für alle, die den klassischen Stil des E-Type lieben, aber ihre eigene Geschichte schreiben möchten, hat [Jaguar Classic ab 2014 sieben „Continuation“-Modelle des Lightweight - darunter dieses „Car 0“ von DK Engineering](#) – nach den Originalplänen und mit den Werkzeugen aus 1963 neu aufgebaut. Und damit die ursprünglich geplante Serie von 18 Autos komplettiert. Konsequenterweise erhielten die Nachbauten dann auch die Fahrgestellnummern 013 bis 018.

Auch wenn Sie eher ein Ferrari-Fan sind oder die Romantik eines klassischen Aston Martin schätzen, ist es schwer, sich der Anziehungskraft eines Jaguar E-Type zu entziehen. Seine Zuverlässigkeit, sein (als Lightweight) geringes Gewicht, das exzellente Handling und die Aerodynamik haben gleichermaßen dazu beigetragen, dass dieser Wochenend-Cruiser sich auch im Motorsport Respekt verschaffte. Auch wenn die Zukunft von Jaguar rein elektrisch ist, kann man die ikonischen Modelle, die das Unternehmen zu dem gemacht haben, was es heute ist, nur schwer ignorieren.

## **Diese ikonischen E-Type stehen zum Verkauf**

**Galerie**























**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/darum-bleibt-der-jaguar-e-type-die-ultimative-britische-rennsport-ikone>  
© Classic Driver. All rights reserved.