

# CLASSIC DRIVER

## Wie der Jaguar D-Type zu seiner Flosse kam

### Lead

Auf der Jagd nach einem Sieg in Le Mans wurde kontinuierlich am Jaguar D-Type gefeilt. Eine der auffälligsten und bedeutsamsten Elemente dieser Evolution war die berühmte Heckflosse, die zum langersehnten Triumph an der Sarthe führen sollte.

Als der Jaguar D-Type 1954 Premiere feierte, waren es auch die aeronautischen Grundlagen als Teil seiner DNA, die ihn seinerzeit zum innovativsten Rennwagen machten. Der junge Ingenieur Malcolm Sayer hatte zuvor bei der Bristol Aeroplane Company eine Menge Ideen aus dem Flugzeugbau gesammelt. Seine revolutionären Lösungen wie das Monocoque-Chassis und die verformbaren Treibstofftaschen flossen in die Konstruktion dieses eigenwilligen Rennwagens mit der Form eines Seifenstücks. Aber der D-Type war deswegen noch lange nicht perfekt – zumindest nicht zu Beginn.

Das aerodynamische Potenzial des D-Type war schon in den ersten Minuten seines Debüts 1954 bei den 24 Stunden von Le Mans offensichtlich. Schließlich erreichte er 280 km/h auf der Mulsanne-Geraden, die damals noch ohne bremsende Schikane gefahren wurde. Dieses Rennen war ein Lehrstück, das noch viel Arbeit für die nächsten Monate lieferte. Für das Rennen 1955 wurde die Nase um knapp 18 Zentimeter verlängert, um den Luftwiderstand zu verringern, während die Windschutzscheibe noch enger um den Fahrer gezogen wurde. Aber Sayers Geistesblitz war, den bisherigen Buckel am Heck durch eine markante, fest verbaute Heckflosse zu ersetzen (eine provisorische Flosse war schon bei den 1954er-Rennwagen aufgenietet worden). „Wir haben beobachtet, dass es ab Tempo 290 bis 295 km/h etwas instabil wurde, also haben wir die Flosse aufgesetzt“, berichtet Norman Dewis, der damals bei Jaguar als Cheftestfahrer unterwegs war. „Wir haben verschiedene Größen mit unterschiedlichen Höhen und variabel am Heck montiert ausprobiert, ehe wir die endgültige Form gefunden hatten.“



Der Effekt war unmittelbar: Die so erhöhte Stabilität trug sicherlich auch zu den folgenden Le-Mans-Siegen bei (Fahrer behaupteten, dass sie bei 280 km/h gar die Hände vom Lenkrad nehmen konnten). Heute hat die Flosse eine weitere Aufgabe, erzählt Dewis: „Sie war um drei Grad aus der Mittellinie des Fahrzeugs versetzt, um der reinen Luftströmung auf der linken Seite des Fahrzeugs entgegenwirken zu können (das Fahrzeug war ein Rechtslenker). Ein Detail, das selbst die besten Replica-Bauer übersehen!“

Fotos: Jaguar

### Galerie



**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/wie-der-jaguar-d-type-zu-seiner-flosse-kam>  
© Classic Driver. All rights reserved.