Wilbert Huls
22 mei 2009

Verbluffend

We schrijven het voorjaar van 1961. Jaguar komt fantastisch voor de dag op de Geneefse autotentoonstelling met de E-Type, een aerodynamische sportwagen die de complete concurrentie in een klap op achterstand zette. De prestaties waren ongekend voor een straatauto. Een snellere wagen was misschien wel te vinden, maar voor een particulier zeker niet te betalen, in tegenstelling tot deze Jaguar. De E-Type, in de Verenigde Staten ook wel XK-E genoemd, deed het dan ook fantastisch in de markt en bleef uiteindelijk veertien jaar in productie in drie verschillende series. Rijtesten.nl kreeg de mogelijkheid om uitgebreid met een E-Type uit de tweede serie te rijden. Het betreft een zogenaamde 2+2 coupÃ©, een iets royaler uitgevoerde coupÃ© dan die van de eerste lichting, waar Jaguar met wat meer binnenruimte en een achterbankje meer praktisch nut voorstond.

Royaler

Dat de 2+2 wat royaler is, is en profil goed te zien wanneer deze naast een standaard coupÃ© staat. De ruimte wordt gewonnen door de verder naar voren geplaatste voorruit en het iets hogere dak. Met de grotere deuren wordt tevens een prettigere instap gerealiseerd. Jaguar prees de auto in advertenties zelfs aan met een jong gezinnetje om aan te geven dat de 2+2 in praktische zin meer te bieden had dan zijn voorganger.

Door puristen werd de Series 2 verafschuwd, maar ondanks dat werd hij beter verkocht dan de eerste lichting. Op veel details was de E-Type aangepast, maar meest in het oog springend waren de lichtunits en bumpers. De koplampen werden verder naar voren geplaatst en niet meer afgedekt door de kenmerkende glasplaat van de Series 1. Daarnaast werden de bumpers nu over de volle breedte geplaatst. Persoonlijk vinden

we de aanpassing van de achterlichten het meest spijtig. Elegante, smalle units boven de bumperdelen maakten plaats voor een fantasieloos blok onder de bumper.

Wanneer je de auto echter neutraal bekijkt, dus zonder de toch wel mooiere Series 1 in gedachten, kan je niet anders dan concluderen dat het een bijzondere verschijning is. De ranke lijnen en sportieve welvingen maken samen met de klassieke uitstraling een echte nekkendraaier van de E-Type. Menigeen -autoliefhebber of niet- wierp tijdens de testdagen een goedkeurende blik op dit geesteskind van Malcolm Sayer.

Amerikanisering

Van binnen is de E-Type weinig frivool. Alles is functioneel vormgegeven, maar desondanks biedt het geen standaard aanblik voor een auto uit de jaren zestig. Neem alleen al de tien tuimelschakelaars op een rij midden op het dashboard, of de zeven

klokken. Ook hier heeft de facelift 1968 zich niet van zijn beste kant laten zien, want het aluminium deel met racy schakelaars heeft plaats gemaakt voor zwart kunststof met dito schakelaars.

Ergonomie was een woord dat men nog niet kende ten tijde van de E-Type. Legio verstelmogelijkheden zoals vandaag de dag hoef je bij de leren stoelen niet te verwachten. Wil je wat minder rustig aan doen, dan dien je je gewoon schrap te zetten om op je plaats te blijven. Sowieso is het werken geblazen, want het grote driespaaks stuur kende natuurlijk geen bekrachtiging, ook al was het in de Series 2 wel een optie. Deze optie werd speciaal toegevoegd voor de Amerikaanse markt. Speciaal voor de â€™lazy driverâ€™ werd tevens de remcapaciteit vergroot en airconditioning toegevoegd aan de optielijst. Ook een automaat was uiteraard een niet te missen optie voor de Amerikaanse markt.

Zo hebben de Verenigde Staten uiteindelijk een behoorlijk stempel weten te drukken op dit oer-Britse product, zoals het veel andere Britse autoâ€™s in die tijd ook verging. Eerder genoemde uiterlijke wijzigingen waren ook al voor een groot deel toe te schrijven aan Amerikaanse regelgeving. Het meest betreurenswaardig waren echter de aanpassingen aan de carburateurs en het inlaatspruitstuk, waarmee een wezenlijk deel van het oorspronkelijke vermogen verloren ging. Windeieren legde het Jaguar zeer zeker niet, Amerika bleek de grootste afzetmarkt van de Series 2.

Zinnenprikkelend

Met bovenstaande woorden kan de indruk gewekt zijn dat deze van oorsprong Amerikaanse E-Type maar een saai apparaat is. Niks is minder waar. Het enige dat van binnen knaagt is dat het nÃ³g mooier en beter zou kunnen, maar dat betekent niet dat het bij deze wagen geen feest is om in te rijden. Allereerst is daar al de beleving van het plaatsnemen in een auto met een geschiedenis. De geur van het verleden hangt in de cockpit en aan de lichte gebruikssporen is te zien dat deze auto geleefd heeft. En met de contactsleutel wordt de auto onder een nostalgisch geronk weer tot leven gewekt.

De eerste meters leren direct dat de bediening weliswaar iets meer krachtinspanning vergt dan een moderne auto, maar dat het toch opvallend makkelijk gaat. Terwijl de motor langzaam op temperatuur komt, wordt duidelijk dat de luie bestuurder inderdaad de E-Type als zodanig zou kunnen gebruiken. Wanneer de choke echter weer dicht

mag, mag de royale zescilinder zich laten gelden. En dat doet hij zonder meer op een indrukwekkende manier. Terwijl het oorstrelende geluid aanzwelt, gaat de E-Type met rasse schreden vooruit. Het geeft een totaal andere dimensie aan klassieker rijden, waar zich dat meestal beperkt tot rustige ritjes.

Deze handgeschakelde E-Type is voorzien van vier versnellingen, met op het vierde verzet een elektronische overdrive. Dit systeem zorgt ervoor dat je als het ware een vijfde versnelling hebt. Wanneer in de hoogste versnelling het schuifje bovenop de pookknop op â€˜ONâ€™ gezet wordt, zakt het toerental direct ruim 500 eenheden, waarmee minder motorgeluid en een gunstiger verbruik wordt gerealiseerd. Een nadeel is dat de trekkracht vermindert en tussentijds accelereren dus moeizamer verloopt, op de lange rit is deze overdrive echter een zeer welkome, comfortabele toevoeging.

Puur genieten

Tegenwoordig zie je dat snelle autoâ€™s vooral laag op het wegdek hangen en dat de wielen op de uiterste hoeken van de auto zijn geplaatst. Bij deze Jag is dat juist helemaal niet het geval. Van voren is goed te zien dat de carrosserie behoorlijk â€˜over de wielen heen hangtâ€™ en dat de auto relatief hoog op de poten staat voor een sportwagen. Des te verrassender is de wegligging in de praktijk. Ongekend voor een 40 jaar oude auto. De E-Type is heerlijk door een bocht te trekken zonder dat hij een krimp geeft. Het is puur genieten als je een bocht lekker vlot kan nemen en de zescilinder heerlijk begint te brullen wanneer het gas er weer vol op kan. Ook op hoge snelheid ligt de Jaguar akelig stabiel op het asfalt.

Ondanks dat het stuur wat aan de grote kant is voor een sportieve handling, is de overbrenging nog aardig direct en dat is natuurlijk wel zo prettig bij de ritjes waar je optimaal wil kunnen genieten van de sportieve capaciteiten van deze E-Type. De versnellingspook is tevens aan de lange kant, maar schakelt evengoed nauwgezet. Alleen het inzetten van de achteruit vergt enige oefening. De pook moet door een soort weerstand gedrukt worden tussen de 1 en 2, maar dat gaat eigenlijk alleen door hem vanuit de neutrale stand met een ferme duw in Ã©Ã©n keer in de achteruit te zetten.

Manoeuvreren is een heel ander verhaal met deze auto. Het is uiteraard werken geblazen zonder stuurbekrachtiging, maar daarnaast kent de E-Type een zeer forse draaicirkel. Uiteraard speelt dat maar zo af en toe, maar aan de andere kant koester je dit soort autoâ€™s op een droge, warme plek, dus een garage in- en uitrijden zal regelmatig aan de orde zijn. Maar goed, dat soort eigenaardigheden nemen we graag voor lief bij zoâ€™n juweeltje.

Beleving

De Britse auto-industrie kende zijn hoogtijdagen rond de levensloop van de E-Type. Misschien zou je de E-Type zelfs het hoogtepunt op sportief gebied mogen noemen. Zowel qua prestaties als marktaandeel scoorde de auto in zijn tijd zeer goed. Het is niet voor niks dat het toonaangevende blad â€˜Sports Car Internationalâ€™ de auto op de derde plaats zette in de rangschikking van beste sportwagen ooit. Wij mochten ons dan ook zeer gelukkig prijzen met de E-Type die ons ter beschikking stond. Met het mooie weer was het genieten geblazen, zowel met lekker toeren als af en toe met alle registers open. Is er iets mooiers denkbaar? Ja, dat dan weer wel. Een E-Type uit de eerste serie, dus zonder de vervelende gevolgen van Amerikaanse betutteling, maar met op details een mooiere vormgeving. Maar als je eenmaal onderweg bent met â€˜onzeâ€™ E-Type moet je jezelf wel voor gek verklaren als je op dat moment nog aan andere autoâ€™s wilt denken, in plaats van voor de volle honderd procent deze

machtige Jaguar te beleven. Want dat is het: een belevenis.