



Lanzan dos nuevos Jaguar E-Type ¡ preferido por Millonarios

Descripci3n

Jaguar fabrica dos nuevas unidades del E-Type, probablemente su coche mÃ¡s recordado.

Cuando algo es **realmente bello** es casi imposible salirse de la senda y decir todo lo contrario, que te disgusta un producto. Es raro encontrar a alguien que le guste el Fiat Multipla pero muchÃsimo mÃ¡s raro serÃa encontrarse con alguien que diga que el Jaguar E-Type es feo.

En algunos casos, hay excepciones que rompen la barrera de lo subjetivo. El Jaguar E-Type es un producto (esta vez objetivamente) bello. Supera la categorÃa de bonito. El deportivo de Jaguar ha enamorado a cualquier entusiasta del motor desde que se lanzara en los aÃ±os 60.

Ahora, 50 aÃ±os despuÃs de que cesara su fabricaci3n, el amor de un aficionado ha conseguido que Jaguar vuelva a producir dos unidades del mito. El amor y, suponemos sin miedo a equivocarnos, que tambiÃn ha influido el dinero.

La historia de un mito

¿Ha tenido usted un icono?

Es lo que podrán haberle dicho a Jaguar cuando paró al E-Type y lo enseñó al mundo por primera vez el 15 de marzo de 1961. El embarazo comenzó un año antes con el Jaguar E2A, un deportivo utilizado en las 24 Horas de Le Mans de 1960, y llegó de penalti, fruto de la casualidad.

La segunda mitad de la **década de 1950** fue turbulenta para Jaguar. En 1955 se hicieron con la victoria en Le Mans y repetirán los siguientes tres años. Entre 1955 y 1957, el [Jaguar D-Type](#) fue el coche que más metros consiguió recorrer en las 24 horas que dura la prueba. Pero, al mismo tiempo, la compañía no atravesaba por su mejor momento financiero.

La historia de un mito

¿Ha tenido usted un icono?

Es lo que podrán haberle dicho a Jaguar cuando paró al E-Type y lo enseñó al mundo por primera vez el 15 de marzo de 1961. El embarazo comenzó un año antes con el Jaguar E2A, un deportivo utilizado en las 24 Horas de Le Mans de 1960, y llegó de penalti, fruto de la casualidad.

La segunda mitad de la **década de 1950** fue turbulenta para Jaguar. En 1955 se hicieron con la victoria en Le Mans y repetirán los siguientes tres años. Entre 1955 y 1957, el [Jaguar D-Type](#) fue el coche que más metros consiguió recorrer en las 24 horas que dura la prueba. Pero, al mismo tiempo, la compañía no atravesaba por su mejor momento financiero.

Con el claro objetivo de liberar lastre, explican en [La Escudería](#) que Jaguar delegó a [Ecurie Ecosse](#) sus labores en el competición.

Mientras, Jaguar manejaba un proyecto interno del que resultó el Jaguar E1A. Con él nació un monocasco sobre el que se vistieron paneles de aluminio. Se desarrolló una suspensión trasera independiente y se trabajó en mejorar los motores.

El coche debía ser presentado en **Le Mans en 1959** y entregado a los equipos colaboradores pero todo fue cancelado para ahorrar costes. Sólo había dinero para los modelos de calle y se debía paralizar el proyecto.

El germen, sin embargo, ya estaba ahí. Aprovechando todo lo aprendido con el Jaguar E1A se ensamblaron las primeras tres unidades del futuro Jaguar E-Type. Sobre él se montó un seis cilindros en línea evolucionado. En el desarrollo se consiguió que alcanzar 300 CV de potencia pese a perder parte de la cilindrada, pasando de 3,8 a 3,0 litros.

Visto el resultado, en el seno de la compañía se lo pensaron de nuevo y dieron el visto bueno al Jaguar E2A, una evolución del modelo de competición que finalmente sí pisó el asfalto de Le Mans en 1960. El deportivo ideado para competir en la mítica prueba de resistencia, tuvo problemas de fiabilidad con el motor y se retiró a las seis horas. Tras devolverle el propulsor original (el de 3,8 litros de cilindrada) participó en Estados Unidos y, posteriormente, terminó en una nave propiedad de Jaguar donde curiosamente estuvo en el olvido hasta décadas después cuando llegó a ser [subastado por siete millones de dólares](#).

De aquel proyecto nació, sin embargo, el Jaguar E-Type. Un coche que ya vivió su primera prueba el día de su presentación, [ya que se cuenta](#) que la versión descapotable se terminó de ensamblar sólo un día antes del famoso Salón de Ginebra donde fue presentado. Norman Dewis, ingeniero de desarrollo y piloto de

pruebas de Jaguar, tomÃ³ el coche en la **fÃ;brica inglesa de Coventry** y marchÃ³ a toda velocidad hasta Suiza (Canal de la Mancha mediante) y se asegura que llegÃ³ apenas 20 minutos de que comenzara el evento de presentaciÃ³n. Finalmente, el deportivo fue presentado tanto en su versiÃ³n con carrocerÃa cerrada como descapotable.

default watermark



La presentaci3n impact3 hasta el punto de que el mism3simo Enzo Ferrari lo describi3 como [âœœel coche m3js bello del mundoâœ•](#). Pero fue en Estados Unidos, Sal3n de Nueva York

mediante, donde más funcionó el deportivo. Rebautizado como Jaguar XK-E (para continuar con la exitosa denominación en el país de XK), se hicieron con 41.000 de los 72.515 de los Jaguar E-Type fabricados durante los 15 años que estuvo en producción.

No es casual que sea en el MOMA de Nueva York donde se puede ver una unidad del deportivo británico, considerado por el museo como una obra de arte en sí misma.

El deportivo recibió el seis cilindros en línea de 3,8 litros que montaría por última vez en competición su **predecesor**. A lo largo de los años fue evolucionando, apareció una carrocería 2+2 y el motor fue engordando hasta llegar a montar un V12 de 5,4 litros y 318 CV para el mercado estadounidense. El coche dejaría de producirse en 1974.



Un Jaguar E-Type 50 años después

Al menos en masa porque para celebrar los 50 años del fin de su producción, Jaguar ha dado el visto bueno a dos unidades del clásico deportivo. Lo ha hecho por petición expresa del mismo.

La unidad cuenta con el clásico motor seis cilindros en línea y 3,8 litros pero ha sido modernizado con un sistema de inyección electrónica. Conserva una transmisión manual de cinco relaciones pero se ha montado un receptor Bluetooth para hacer los viajes más amenos y el parabrisas es calefactado.

Antes de que te echés las manos a la cabeza, se ha trabajado para que ninguno de estos detalles recién llegados del siglo XXI ensombrezcan la belleza clásica del deportivo. De hecho, en la consola central se ha recreado uno de los bocetos guardados en el **MOMA de Nueva York** en el que se recogían los planos del coche.



A simple vista, de hecho, el coche parece un calco del original y para mantener vivo su espíritu lujoso se ha colaborado con el joyero británico Deakin & Francis. La insignia de la parrilla frontal es un emblema de oro de 18 quilates y el pomo del cambio de marchas de plata de ley cuenta con detalles de nícar y Growler de oro de 18 quilates.

default watermark



Antes de que te eches las manos a la cabeza, se ha trabajado para que ninguno de estos detalles recién llegados del siglo XXI ensombrezcan la belleza clásica del deportivo. De hecho, en la consola central se ha recreado uno de los bocetos guardados en el **MOMA de Nueva York** en el que se recogían los planos del coche.

A simple vista, de hecho, el coche parece un calco del original y para mantener vivo su espíritu lujoso se ha colaborado con el joyero británico Deakin & Francis. La insignia de la parrilla frontal es un emblema de oro de 18 quilates y el pomo del cambio de marchas de plata de ley cuenta con detalles de nícar y Growler de oro de 18 quilates.

Autor
admin

default watermark