

LAS MIL Y UNA CURVAS DE LA SEDUCCIÓN

Pocos automóviles aunaron con tanta claridad dos conceptos tan a priori contrarios como la elegancia y la deportividad. Hace 60 años el Jaguar E-type enamoró y conmocionó desde el primer momento y hoy es considerado como uno de los 100 autos más hermosos de todos los tiempos. La Fundación Jorge Jove cuenta con este ejemplar que ocupará un lugar en el futuro museo automotriz de Galicia

Por **Oscar Ayerra**

Nunca se había generado tanta expectación por un nuevo modelo como cuando apareció el E-type en el salón del automóvil de Ginebra de 1961. La versión cupé fue elegida para ser exhibida en el stand de Jaguar. Sin embargo el gran entusiasmo generado días antes del salón hizo que el todopoderoso Sir William Lyons, fundador de la marca, decidiese, un día antes de la apertura de puertas, traer a la capital suiza una segunda unidad roadster desde Coventry. 17 horas después y conducido por el jefe de pruebas de la marca, llegaba con el tiempo justo para darle un lavado antes de ser expuesto. Así apareció ante el mundo un nuevo concepto de deportivo bi-plaza. Representaba a un automóvil diferente e inno-

vador. Era bueno, bonito y sorprendentemente barato. El coupé y su hermano descajotable asombrarían al mundo aquel 15 de marzo.

Numerosos periodistas especializados comenzaron a juzgar qué se escondía tras una fachada tan bella. El E-type no decepcionó. Sorprendía por su suavidad, potencia, agarre y por supuesto su estética. Destacaban innovaciones como la suspensión independiente o la carrocería monocasco. Frases como "La sensación de seguridad a partir de 150 km/h, resulta asombrosa" o "Su espectacular diseño no enmascara un rendimiento poco emocionante"

fueron solo algunos elogios que siguieron multiplicándose aquel año.

Pero el gran secreto no fue solo su sugerente diseño, o su rendimiento cuya base bebía en los circuitos de velocidad, lo que acabó por definir su gran éxito de ventas fue su precio. En 1961, el Jaguar salía a la venta por 2,250 libras lo que en términos actuales hablaríamos de unos 38,000 euros. Un precio tres veces inferior si los comparamos con otros deportivos de más de 250 caballos y similares sensaciones al volante como con algunos Ferrari o Maserati. No se podía tener más por menos. El E-type era bello, asequible, y estaba bien cons-

truido, y aun encima resultaba rentable para la marca. De aquí que en sus casi 15 años de producción se llegasen a a construir más de 75.000 unidades.

El éxito fue abrumador desde todos los puntos, la demanda aumentó, sobre todo en el mercado americano. Más del 80 % de la producción final se exportó a este país. Gustaba por su estética y por su dinámica. Tanto estrellas de cine como aficionados a la velocidad encontraron su pócima de la felicidad en este vehículo. Grace Kelly, Tony Curtis, George Harrison o Steve McQueen no lo dejaron escapar. Deportividad y elegancia a la par hicieron de este coche un paradigma de glamour que no hizo sino aumentar sus ventas.

LA GESTACIÓN DE UN ICONO

La perfecta simbiosis entre fondo y forma, o entre cuerpo y alma no es algo que se dé con suficiente naturalidad en vehículos de producción. El E-type perteneció a uno de esos casos en los que su exterior en forma de carcasa derivada de la aeronáutica unido a una tecnología emanada de la experimentación en circuitos consiguieron una fórmula de éxito única.

El motor, de 3,8 litros con que el E-type



PRESENTACION EN MARZO DE 1961. Así se aparecía hace 60 años el que llegaría a ser uno de los autos más icónicos de su década (izquierda). A lo largo de su vida tuvo tres versiones que salvo actualizaciones lógicas no perdió nunca su esencia.



debutaría en 1961 suponía la última evolución de un propulsor nacido 13 años antes. En 1948, bajo la supervisión del ingeniero William Heynes, aparecía la versión motriz más icónica de la historia de la marca, la designada como XK. Con un rendimiento soberbio fue elegido para propulsar a la nueva generación de deportivos de carretera recién estrenada en 1949 y con idéntica denominación, los jaguar XK.

Con sus 6 cilindros en línea resultaba un motor refinado, suave y a la vez de un gran rendimiento que a lo largo de los siguientes años fue evolucionado y aumentando de cilindrada llegando hasta 1957 con el XK 150, antecesor del E-type. Pero entre medias, la participación de la marca en las grandes pruebas de velocidad del momento obligó a crear una serie de deportivos, esta vez diseñados para circuito, que adoptaron este motor como base para realizar algunas evo-

luciones y soluciones que más tarde adoptaría nuestro E-type.

DISEÑADO PARA VOLAR

El diseño del E-type deriva del D-type, un prototipo de circuito nacido en 1954 y que a su vez bebía de otra leyenda anterior, el C-Type de 1951. Una saga de autos de carreras que lograron imponerse varias veces en Le Mans. El responsable del diseño, Malcolm Sayer, creó un exterior a base de mil y una elipses que obedecían a un criterio enteramente matemático. Este ingeniero aeronáutico que no estilista, según le gustaba corregir, creó unos rasgos inconfundibles que habían

comenzado con el C-type, desarrollados en el D-type y finalmente refinados en el E-Type.

Otra gran novedad del tipo E sería la estructura monocasco que lo hacía más liviano y ágil, además aparecía por primera vez la suspensión trasera independiente, una auténtica novedad mundial que facilitaba la estabilidad ofreciendo un agarre sorprendente.

La unión de todos estos elementos conformó un vehículo que consiguió por méritos propios atraer todas las miradas. Enzo Ferrari lo descubrió como "el automóvil más hermoso del mundo" y Fran Sinatra exigió: "quiero uno y lo quiero ahora".



JAGUAR D-TYPE. Nacido en 1954 para competir contra Ferrari en Le Mans, este deportivo del que solo se realizaron 68 unidades y solo 16, denominadas XKSS, se adaptaron para carretera (foto), fue la principal base para el diseño del E-Type.

TRES EVOLUCIONES, UNA MISMA ESENCIA

Durante los casi 15 años de producción, la marca inglesa realizó varios cambios en el E-type que afectaron principalmente a elementos mecánicos además de algunos retoques de diseños en su exterior y actualizaciones en el interior.

En 1961 aparecía con el icónico motor de 6 cilindros en sus dos versiones, cupé y roadster, siendo sustituido en 1964 por un propulsor de 4,2 litros que conservaba la misma potencia pero algo más de suavidad en su conducción. No es hasta 1968 cuando aparece la segunda versión denominada Serie 2, donde externamente fue el cambio más característico fue el aumento de la boca de ventilación delantera además de reubicar las luces traseras e intermitentes bajo los parachoques. Llegados a 1971 aparece la última versión caracterizada por un nuevo y enorme motor de 12 cilindros. Para instalarlo tuvieron que rediseñar el anclaje del grupo motriz así como aumentar el ancho de vías. Algunos retoques externos actualizaron su estética para revitalizar las ventas. Finalmente en 1975 salía la última unidad de la cadena de producción siendo sustituido por el XJS, un sucesor que no tuvo el éxito esperado.

V12 PARA LA 3ª VERSIÓN

Más pesada, ancha y larga que la versión inicial, supuso un aumento en refinamiento y lujo. Tuvo el privilegio de ser la primera versión de Jaguar en dotarse con el propulsor V12. Con una gran aceleración y a la vez una suavidad sorprendente lograba una conducción muy fácil y cómoda. Supuso un serio competidor contra las armas italianas como los Ferrari o Lamborghini que también cubricaban motores V12. La marca de Coventry además, añadía un plus de sofisticación.

Esta unidad, que nos llega de la mano de la Fundación Jorge Jove, fue adquirida en el mercado americano hace casi 20 años y tras un proceso de restauración total, presenta una originalidad rigurosa en un estado excepcional. Este ejemplar representará, dentro del futuro Museo Automotriz de Galicia, a un modelo que definió en sí mismo el diseño moderno de automóvil deportivo, hecho por el que desde 1996 se añadió a la colección permanente automotriz del Museo de Arte Moderno de Nueva York. Una distinción que lo elevó a obra de arte.

