

## Jaguar E Type Series I

深遠なる英国車の  
世界を堪能できる逸材



サーキットでも素性の良さを披露したEタイプのシリーズIは、ジャガーはスポーティであるというブランド・イメージを揺るぎ無いものにした傑作だった。なお、レース・シーンにはアルミ・ボディで軽量化を図ったライトウエイトが投入された。



幌を下ろした際のスタイルも秀逸のひと言。ワイヤースポークホイールが似合うのは、やはり、シリーズIのみだといえる。アメリカの安全基準に合致させるために実施された1967年の小変更時にインストルメント・パネル上のスイッチがダブル式からピアノ・キー式になったので、ダブル・スイッチ仕様を求める方には1966年式までがターゲットとなる。現車は1965年式のシリーズIロードスターで、オーバーホール済みの4.2リッターエンジンを搭載している。撮影協力: Jaguaria 株式会社ワイズ <http://www.widsjapan.com/>

### 流麗なスタイルと卓越した動力性能でファンを魅了

ジャガーの歴史を振り返ると、Eタイプが成功作になった理由を紐解くことができる。創始者であるウィリアム・ライオンズは、1922年にスワロー・サイドカー・カンパニーを設立し、1927年に特製ボディをオースチン・セブンのシャシーに載せた2シーターで4輪車の世界へと進出した。

1934年に社名をSSカーズ・リミテッドに改め、この時代にはスタイリッシュなモデルをリーズナブルなプライスで提供し、各方面から支持を得た。

そして、1945年に再び社名を変更し、ジャガーを名乗ることになったが、1948年に発表した本格的なスポーツカー、XK120の成功によって、市場内で確固たる地位を築くことができた。1950年代にはル・マン

において3度も優勝し、ジャガーの名声が国内外に発信されることになった。

そのような流れの中で、ジャガー＝リーズナブルなプライスだがスタイリッシュかつ高性能で、サーキット・シーンでも活躍しており、信頼性が高いといったイメージが構築されていった。この、願っても無いバックグラウンドを追い風としてジャガーEタイプが発売されたわけだが、実際に、スタイルが良く、高品質だがライバルたちよりも安価だったEタイプの登場劇は瞬間に話題となった。

スポーツカーにとって、レーシーなブランド・イメージは欠かすことができない重要な要素だが、Eタイプの場合は様々なファクターが幸運にもうまく絡み合い、商業的な成功につながったといえるだろう。

さて、話が前後してしまい恐縮だが、ジャガーEタイプは1961年3月にデビューした。サーキットで活躍したDタイプのコンセプトを発展させたスポーツカーだったこともあり、XK150の後継モデルという位置付けではあったが、XKではなく、アルファベットでDの次に来るEという車名が与えられた。

当初、3.8リッター、直列6気筒エンジンを搭載していたが、1964年に3.8リッター仕様の各部を大幅に改良した、4.2リッター、直列6気筒エンジンに換装された。それと同時にギアボックスも近代化された。

ボディ・バリエーションは、クーペと2座ロードスターの2種で、クーペ仕様は横開き式のテールゲートを持っていた。ちなみに、ボディはコクピットから後ろをモノコックとし、その前にサブフレームを接合するという独創的な構造だった。

サスペンションは、前身となったXK150から受け継いだダブル・ウィ

ッシュボーンと縦置きトーションバーの組み合わせで、リアには新設計の独立懸架が採用された。

1966年にホイールベースを延長した2+2クーペが追加設定され、続く1967年には最大のマーケットであるアメリカの安全基準に合致させるためにヘッドライトを40mmほど前方に移動し、ライトカバーを廃する等の変更が実施された。

その後、1968年にシリーズIIへと進化したEタイプは、1971年3月にシリーズIIIとなり、V型12気筒SOHCエンジンを搭載することになったが、絶対的なパフォーマンスでは軽量かつシンプルだったシリーズIIに分があり、今日でもEタイプの本質はシリーズIの中に宿っている考え方が大勢を占めている。そういったこともあり、シリーズIの良質車は高値で流通しており、1000万円オーバーの個体も存在している。