

CLASSIC DRIVER

Eagle E-Type Lightweight Speedster: Ein Adler hebt ab



Es soll ja Menschen geben, die beim Anblick eines Jaguar E-Type nicht in Verzückung geraten. Zu dieser seltenen Spezies gehört Classic Driver-Autor Simon de Burton. Doch dann lernte er den Eagle Lightweight Speedster kennen - ein E-Type wie es zuvor noch keinen gegeben hatte. Und schon war es um ihn geschehen.

Drei Dinge wollte ich im Leben nie tun: mit einem Fallschirm abspringen (außer unter Androhung von Gewalt), ein Salted-Beef-Sandwich verspeisen, und einen Jaguar E-Type kaufen. Gegen das erste spricht die Angst vorm Sterben, gegen die beiden anderen meine Sorge, dass die Erfahrung der Erwartung nicht standhält. Meine E-Type-Skepsis habe ich mir ehrlich erworben, nachdem ich über die Jahre immer wieder mit zweifelhaften Exemplaren unterwegs war. Sie erwiesen sich stets als klapprig oder ein bisschen zu feucht. Und sie entsprachen so gar nicht dem Auto, mit dem ein vernünftiger Mensch die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h anpeilen sollte.

Jetzt habe ich nicht nur meine Meinung geändert, nein, ich habe eine komplette Kehrtwendung vollzogen. Ich muss einen E-Type haben. Und zwar mehr als jedes andere Auto, das ich je zuvor gesehen oder gefahren habe. Aber bitte bloß keinen, der von Jaguar hergestellt wurde. Wenn Sie einen Blick auf die Bilder geworfen haben, ist Ihnen vielleicht aufgefallen, dass es sich hier zwar um einen E-Type handelt - aber anders als wir ihn kennen. Was Sie da sehen, kann man nur als die Auferstehung einer Legende für das 21. Jahrhundert beschreiben, die so schön ist, dass es einem den Atem verschlägt. Und für rund 640.000 Euro ist dieser E-Type Lightweight Speedster eigentlich unverschämt günstig zu haben. Entwickelt wurde er - nahe der Perfektion - vom britischen E-Type-Guru Henry Pearman und seiner Crew bei Eagle.



Aufgebaut auf dem originalen Chassis, beeindruckt der Speedster mit einer subtil überarbeiteten Karosserie aus Aluminium. Der Leichtbau-Motor ist eine spezielle Weiterentwicklung von Jaguars legendärem

Sechszylinder aus dem XK und wurde auf 4,7 Liter Hubraum aufgebohrt. Er entwickelt 310 PS, die über ein optimiertes Fünfganggetriebe und Alu-Differential auf die ebenfalls maßgeschneiderte Hinterachse übertragen werden. Weitere Verfeinerungen, von denen E-Type-Fahrer seinerzeit nur träumen konnten, sind die elektronisch gesteuerte Einspritzung, eine behutsam integrierte Klimaanlage, elektrische Servolenkung sowie ein völlig neu ausgelegtes Fahrwerk. Mit einem Gewicht von nur 1.008 Kilogramm verfügt der Speedster zudem über die Leistungsdaten eines wahren Supersportwagens.

Die flache, stark gewölbte Frontscheibe, die muskulös modellierten Flanken, die minimalen Überhänge ohne Stoßfänger – allein der Anblick ist schon umwerfend. Im Gegensatz zu seinem Vorbild sieht er nicht nur aus wie aus einem Guß, er fährt sich auch so. Ein faszinierendes Erlebnis, das einem damals kein Serien-E-Type geboten hätte. Da schüttelt nichts und rüttelt nichts. Der Motor ist geschmeidig und erweist sich selbst bei niedrigem Tempo als ausgesprochen gutmütig. Aber wenn man ihn hoch dreht, dann entwickelt er eine begeisternde Kraft, die von der Leine gelassen werden will. Das Getriebe ist leichtgängig und flüssig abgestimmt, das Handling unglaublich gut. Und der Sound? Ein Schnurren im unteren Drehzahlbereich, das sich zu einem kehligen Fauchen beschleunigt. Das letzte Mal, dass ich so eine Klangentfaltung gehört habe, war auf dem Beifahrersitz von Adrian Hamiltons 53er Le-Mans-Champion, dem C-Type. Und ich trug dabei Ohrenschützer.





Möglich, dass der Lightweight Speedster tatsächlich den ultimativen E-Type verkörpert. Er konnte aber auch nur von Eagle stammen, schließlich tun Pearman und seine 14 Meisterhandwerker in ihrer Manufaktur in East Sussex seit 25 Jahren nichts anderes als E-Types zu kaufen, zu restaurieren und zu perfektionieren. Das Kerngeschäft des Unternehmens besteht darin, Originalfahrzeuge in ausgezeichnetem Zustand aufzustöbern, und sie dann an Kunden zu verkaufen, die Eagles Expertise vertrauen. Die Autos werden in ihre Einzelteile zerlegt und zu einem neukonzipierten Ganzen zusammen gefügt, dessen Optimierungen einen E-Type in einen zuverlässigen, alltagstauglichen Sportwagen verwandeln. Ein maßgeschneiderter Klassiker für die Gegenwart, der puren Fahrernuss garantiert und dabei viel praktischer ist, als zu seiner Zeit. Sorry, Puristen. Das muss einmal gesagt werden.





Eine typische Eagle-Restauration dauert ihre 4.300 Arbeitsstunden. Während der Instandsetzung kann das Auto je nach Käuferwunsch modifiziert und individualisiert werden. Die Grundlage bildet die Fülle an Erfahrung und Know-How, die Pearman und sein Team im Laufe von nunmehr 30 Komplettbauten gesammelt haben. „Wir sind hier nicht“, wie er streng betont, „auf einer Entdeckungsreise.“ Dieses Wissen hat seinen Preis. Ein schlüsselfertiger E-Type von Eagle kostet immerhin über 340.000 Euro, zusätzlich der Kosten für das, was Pearman das „Basisfahrzeug“ nennt, aus dem dieses spätere Wunderwerk geboren wird. Zur exklusiven Schar zufriedener Kunden zählen Stararchitekt Sir Norman Foster, der Chef der weltberühmten Riverdance-Truppe Michael Flatley und – was ebenfalls für Eagle spricht – der ehemalige Formel-Eins-Pilot und heutige Kommentator Martin Brendel.



„Es werden regelmäßig zahlreiche E-Types angeboten, die angeblich in ausgezeichnetem Zustand oder sogar Concours-fähig sein sollen“, erzählt Pearman. „Ehrlich gesagt, ich würde um 90 Prozent davon einen großen

Bogen machen. Wenn man diese Autos so genau kennt, dann weiß man auch, wie schlecht sie wirklich sein können“. Diese Aussage ist natürlich nicht wirklich aufbauend für potentielle E-Type-Käufer. „Wir haben etwa 25 Stück auf Lager, die meist aus Kalifornien stammen und von dem trockeneren Klima dort profitiert haben. Wir nehmen so einen als Ausgangspunkt und führen dann eine grundlegende Restaurierung durch, die wir mit unseren Optimierungen erweitern können. Unser Angebot ist wie ein Menü, aus dem der Kunde auswählen kann.“

Dieser Anspruch und die Hingabe ans Detail, die einen Jaguar erst zu einem Eagle machen, kosten natürlich ihre Zeit. Der ursprüngliche Speedster entstand, um einen besonders ungedulden Kunden zu besänftigen. „Der Klient war ein amerikanischer Chirurg, der ursprünglich einen regulären E-Type-Roadster wollte“, erzählt Eagles Design-Techniker Paul Brace. „Wir erklärten ihm, dass wir eine Warteliste von zwei bis drei Jahren haben, dass wir aber für ihn auf Wunsch etwas ganz Besonderes bauen würden. Vom Kunden stammt die Idee zu einem reduzierten Speedster-Look. Ich machte ein paar Entwürfe für ihn, die erstaunlicherweise ganz nah am fertigen Auto blieben. Der Käufer hat selbst unheimlich viel eingebracht, zum Beispiel Details wie das Jaguar-Bild auf der Hupe. Die Entwicklung dauerte von 2002 bis 2007 und war schließlich 2009 abgeschlossen. Ursprünglich sollte das Fahrzeug einmalig sein, ein One-off. Aber dann hat es uns inspiriert, den Lightweight Speedster zu bauen, den wir auch als Homage an die 12 leichten Alu-Rennwagen - die sogenannten Lightweight-E-Types - von 1963 sehen.“



„Ausgangspunkt“, erzählt Brace über das kühne Projekt, „war ein Modell von 1965, das immer noch als reinrassiger E-Type gilt und sogar das ursprüngliche Chassis und die Registrierung besaß. Der Alukörper ist in Handarbeit entstanden und somit anders als bei einem normalen Auto. Wir mussten deswegen auch eine neue Windschutzscheibe entwerfen.“ Eine Einzelanfertigung, die allein schon 23.000 Euro kostete. „Kaum zu glauben“, so Brace, „aber die rund 640.000 Euro entsprechen unseren Kosten, das Auto zu bauen. Folglich wird es den Speedster nur in limitierter Stückzahl geben, weil die Firma so klein ist.“

Offiziell ist der Eagle E-Type, mit dem ich unterwegs war, gar nicht nicht zu verkaufen (vielleicht nur eine Frage des Preises). Ein zweites Modell ist gerade im Entstehen, ebenso ein tief geducktes, rassiges Coupé. Wer den E-Type mit Dach wünscht, muss allein dafür circa 52.000 Euro investieren. Ich kann mir übrigens keine der beiden Varianten leisten. Aber vielleicht ist es jetzt an der Zeit, ein Salted-Beef-Sandwich zu probieren.

Text: [Simon de Burton](#)

Fotos: Eagle

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/eagle-e-type-lightweight-speedster-ein-adler-hebt-ab>
© Classic Driver. All rights reserved.