

Classic Motor Cars:

E-MERKET

Komme til en søvnliten engelsk landsby, møte en fyr som ser ut som en gjennomsnitts kontorist som så tar deg med til en hangar der det står 20 Jaguar E-Type, og så spør han om hvilke vi skal ta med ut. Da er du i England.

Jon Winding-Sørensen

Det er faktisk ganske lenge siden jeg har kjørt E-Jag. Det er ingen grunn til å repetere historien, ja oss bare slå fast at konstruksjonen og designen er 45 år gammelt. Genève 1961. Jeg var der!

La oss også slå fast at bilen ser fremdeles like sensasjonell ut. Den kommer fra en annen planet. Den har svulmende volumer i alle retninger og er allikevel et eneste stykke bil ikke noe spriker, alt henger organisk sammen. Nydelig.

Men jeg trodde også jeg kunne slå fast at konstruksjonen ikke helt holder lenger. Jeg husker dem som en Hollywood special, ganske myk, ganske slapp styring, og selv om den hadde et utrolig komplisert skivebrens-opplegg (otte var det greiest å begynne med å ta ut motoren når man skulle skifte bremseklosser på skivene bak, som ja helt inne ved diff'en) husket jeg også de som ikke spesielt presise eller fading-resistente.

Mistanken burde vært vakt allerede da jeg slo fast mentalt, men uten riktig å registrere det, at disse bilene så jo helt 2006 ut. Den eneste innvendingen jeg har hatt mot disse bilenes utseende er de smale dekkene som fikk det til å se ut som om bilen var bygget på et chassis som var vesentlig smalere enn bilen skulle hatt. Men slik så ikke disse ut.

Breder radialdekk, og det var bare starten.

Bridgnorth heter landsbyen. Nick Goldthorp het "kontoristen" og Classic Motor Cars het firmaet. Noen av dere har kanskje hørt om Vicarage. Et firma som spesialiserte seg på de firedørs modellene, kanskje særlig Mk II (Morse-modellen) men som også gjorde det meste på alle de andre utgavene.

Goldthorp var mannen der, inntil han solgte ut og ble så trang med sine nye eiendommer at han trakk seg helt ut, hvorpå selskapet foldet. Opp av asken steg en ny Jaguarspesialist, nemlig CMC, med den samme Nick Goldthorp som leder, men

denne gangen med hovedvekt på E-Type. Men også alle de andre, han har en nydelig Mk II som akkurat nå er i Italia, han har restaurert fabrikkens D-Type Le Mans-deltaker og han har en rekke faste kunder med de underligste Jag Special. Ikke bare det, hans platekunstner, Luke Martin, som kanskje oftest lager nye pansere (6000 pund før lakk og montering – jeg skulle glemme hatt et slik hengende på veggen) på klassiske formemaskiner er i ferd med å fullføre et spesielt ønske fra en god kunde. "Gi meg en femtitalis-type Special", ba han. Og uten en eneste tegning tryller Martin frem den nydeligste bilen du kan tenke deg. Av og til lurer man på hva man skal med designere og jubel-konseptbiler.

Men det er E-Jag det dreide seg om nå. Her var det originale 1-Serie biler som hadde vært i samme familie siden bilen ble født, og her var nullstilte utgaver, med motorer på rundt 500 hester, og forbedret opphenging og CMS' egen styring, meget strammere og mer presis,

og moderne materialer i bremses og clutch, og femtrinns kasser og i prinsippet nullstilt. Som kjørte aldeles vidunderlig. E-Type er en bil som virker stor og lite utsiktsvennlig når du står over den – men når du tar den på deg er det akkurat som den krymper. Og jo forttere det går, jo mindre og mer håndterbar blir den.

Det er noen spennende regnestykker her. Jeg skulle tro at for 1,5 millioner får du nok så meget i retning av gode spesifikasjoner. For to mill får du alt, pluss litt til. I begge tilfellene får du dessuten røtter, tradisjon og glimrende håndverk. Og siden bilene er gamle nok kan du (nesten) glemme både importavgifter og årsavgifter. Ganske tilfredsstillende bare det. Du får mye bra nytt også for den prisen. Men jeg vil våge å påstå at en nullstilt E-Type kan måle seg mot en god, ny, tysk 2+2-seter på de fleste områder. Og dessuten: Den synker ikke lenger i verdi.

Besøk CMC på www.classic-motor-cars.co.uk



Hvilke skal vi ta? "Ja takk, alle sammen". Over ser vi en 50-års type Jaguar Special, slik som Cooper og Alta og Connaught og Lister og en rekke andre gjorde den gang. Men denne håndbygges uten en eneste skikkelig tegning! Under har vi to av CMC-kunstnerne, Tom Hamton mekker skinntrakk, her er det toppen av dashbordet for en XK 150, og Luke Martin er platetrollmannen. På det store bildet kan man vel ganske tydelig se at det ikke er noen tysker vi kjører.

