



JDOST - JEC



**JAGUAR-DAIMLER-OWNERS-STAMMTISCH
JAGUAR-ENTHUSIASTS-CLUB
www.jdost.at**

JDOST – Gazette

Issue No.26

November 2011

betreffend Jaguar – Land Rover

einst und jetzt!

Inhalt:

Eagle Jaguar E-Type Speedster: Jerry Cotton wäre blass vor Neid

*

Briten geben kräftig Gas

Seite 3

Jaguar schafft Arbeitsplätze in GB

Seite 4

Renaissance der englischen Marken: Alles andere als Durchschnitt

Seite 5

Der blaublütige Typ - Jaguar S -Type: Gebrauchtwagentest

Seite 6

Termine – Vorschau

Seite 7

**Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den JAGUAR C-Type
„Mit dem Le-Mans-Sieger auf der Strasse zur Rennstrecke“**

Eagle Jaguar E-Type Speedster: Jerry Cotton wäre blass vor Neid

Das würde dem megacoolen Spitzenagenten Jerry Cotton, der in Filmen der 1960-Jahre stets in



einem Jaguar E-Type auftrat, heutzutage so recht gefallen: Eine auf originaler E-Type-Basis handgefertigte Lightweight-Version des Sportwagenklassikers vom britischen Spezialisten Eagle mit satten 314 PS bei nur 1.008 Kilogramm Leergewicht - bei diesem Leistungsgewicht wird man sogar in Maranello, Affalterbach und Zuffenhausen hellhörig. Euphorischen Zuspruch fand der moderne ultraleichte E-Type bereits von höchst prominenter Seite: Jerry Cottons Beinahe-

Namensvetter Jeremy Clarkson, bekannt aus dem kultigen BBC-Automagazin „Top Gear“, war nach einer Testfahrt mit dem Eagle Jaguar E-Type Speedster kaum zu bremsen: „Ich denke, das ist bei Weitem das schönste Auto, das ich je gesehen habe. Es ist wohl sogar das Schönste, was ich überhaupt je gesehen habe.“

Eagle verwandelte den sehnigen Sportler der 1960er-Jahre in einen wahren Muskelprotz der Neuzeit. Das Styling des originalen E-Type wurde aufgefrischt, dazu neue technische und optische Details im Innenraum gesetzt und schließlich die Performance eines modernen Supersportwagens hinzugefügt. Alles entstand in Handarbeit, stets unter dem Vorzeichen von 30 Jahren Erfahrung bei Eagle im Umgang mit solchen Projekten. In Kombination mit einem 4,7 Liter großen Sechszylinder und einem Antriebsstrang aus Aluminium liegt das Leistungsgewicht des Speedsters (3,21 kg/PS) nicht nur auf Augenhöhe mit dem des aktuellen Porsche 911 Turbo (3,29 kg/PS) - der 4,260 Meter lange, 1,740 Meter breite und 1,000 Meter hohe Neuzeit-E-Type muss sogar weniger Ballast pro Pferdestärke ziehen als der Zuffenhausener.

Neben der imposanten Leistung müssen die 225er-Reifen vorn und 245er-Walzen hinten der 16-Zoll-Felgen ein Drehmoment von 460 Nm auf den Asphalt übertragen. Die Kraft des modernen Einspritzungs-Triebwerkes überträgt ein manuelles Fünfgang-Getriebe. Dazu sorgt ein Leichtmetall-Sperrdifferenzial für die sportliche Leistungsentwicklung. Für den Sprint von 0 auf 60 mph (96,56 km/h) verspricht Eagle „unter fünf Sekunden“ - ein durchaus imposanter Wert, der jedoch deutlich hinter den Beschleunigungswerten des Porsche 911 Turbo liegt und den klassischen Sprint von 0 auf 100 km/h in nur 3,7 Sekunden meistert. Das Spitzentempo der nur einen Meter flachen Flunder soll 160 mph betragen (258 km/h). Neben gewaltiger Performance glänzt der E-Type Speedster von Eagle mit raffinierten Detaillösungen, die den Charme des Sportwagenklassikers mit praktischem Nutzen moderner Technik verbinden. Der Eagle Speedster Nr. 1 entstand als Einzelstück für einen amerikanischen Kunden. Inzwischen folgte ihm der zweite Eagle Speedster auf Lightweight-Basis. Auf mehr sind Sportwagen-Fans weltweit ebenso gespannt wie der euphorisierte Jeremy Clarkson.



Briten geben kräftig Gas



Neue Modelle und leistungsfähigere Händler kurbeln derzeit den Höhenflug von Jaguar und Land Rover an. Auf dem deutschen Markt konnten die beiden britischen Traditionsmarken in den ersten neun Monaten 2011 ihr bereits gutes Vorjahresergebnis nochmals verbessern – auch weltweit sind Jaguar- und Land Rover-Modelle unverändert stark gefragt. Die Aussichten zeigen sich gleichfalls rosig, schließlich folgt auf den soeben erfolgreich präsentierten Range Rover Evoque in naher Zukunft viele weitere Neuvorstellungen.

Jaguar und Land Rover zählten 2010 zu den drei erfolgreichsten Anbietern auf dem deutschen Automarkt. Vor diesem Hintergrund einer wieder anspringenden Autokonjunktur ist es umso erstaunlicher, dass die zwei britischen Marken weiterhin deutlich im Plus stehen. Land Rover übertraf in Deutschland von Januar bis September 2011 mit einem Zuwachs von 11,5 Prozent auf 5913 Neuzulassungen sein herausragendes Ergebnis des Vorjahres. Als erfolgreichstes Modell verteidigte knapp der Range Rover Sport seine Position – er verwies den Klassiker Defender und den Freelander auf die Plätze. Diese Reihenfolge dürfte in Kürze wesentlich anders aussehen, so startet mit dem neuen Range Rover Evoque ein echter Bestseller. Mehr als 1500 schon zum Marktstart Mitte September vorliegende Bestellungen beweisen, dass Land Rover mit dem kompakten und dynamischen Evoque erfolgreich neue Kundengruppen und Marktsegmente erschlossen hat.

Kaum weniger gefragt bei den deutschen Autokäufern waren im ersten Dreivierteljahr Jaguar-Modelle. Allein im September legte die Limousinen- und Sportwagenmarke um mehr als 50 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat zu. In der Gesamtbilanz von Januar bis September konnte Jaguar sein hohes Niveau des Jahres 2010 noch einmal um 3,5 Prozent auf insgesamt 2399 Einheiten verbessern. Am stärksten gefragt war dabei der Jaguar XF, der durch einen effizientem Vierzylinder-Dieselmotor weiteren Auftrieb erhält.

Neben der gefragten Modellpalette ist das Händlernetz für Jaguar und Land Rover ein wichtiger Erfolgsfaktor. Hier konnten sie in Deutschland ihre Präsenz zuletzt stärken und mehrere zuvor offene Standorte wurden geschlossen, beispielsweise in Aschaffenburg, Brandenburg, Darmstadt, Kaiserslautern, Oldenburg und Nürnberg. Der Ausbau des Händlernetzes geht konsequent weiter, wobei Jaguar und Land Rover Wert auf Qualität legen. Händlerbetriebe honorieren diese Philosophie: In der Schwalbacher Deutschlandzentrale der britischen Marken liegen viele Bewerbungen potenzieller Partner für neue Händlerstandorte vor.

„Alle Zahlen beweisen, dass wir den richtigen Weg eingeschlagen haben. Die Kunden honorieren unseren Mut zu neuen, attraktiven und modernen Modellen“, freut sich Peter Modelhart, Geschäftsführer Jaguar Land Rover Deutschland. „Und unsere Handelsorganisation wächst kontinuierlich, auch quantitativ und qualitativ. Bestehenden und möglichen neuen Händlerpartnern können wir eine Menge bieten; neben einer tollen Modellpalette außerdem das Versprechen fairer Zusammenarbeit und die Aussicht auf eine hohe Händlerrentabilität.“

Jaguar schafft Arbeitsplätze in GB

LONDON - Der Autobauer Jaguar Land Rover will in Grossbritannien tausend neue Mitarbeiter einstellen.

Profitieren werde vor allem der Standort Solihull in den Midlands, teilte das Unternehmen am Donnerstag mit.

Im September hatte der Hersteller angekündigt, für 355 Mio. Pfund (512 Mio. Franken) ein neues Motorenwerk zu bauen. Die beiden angeschlagenen Traditionsfirmen **Jaguar** und **Land Rover** waren 2008 von dem indischen Konzern **Tata Motors** aufgekauft worden.

Seitdem schnellten die Verkaufszahlen für beide Marken vor allem in den Schwellenländern China und Indien sowie Russland in die Höhe – und mit ihnen der Gewinn. Inzwischen beschäftigt Jaguar Land Rover rund 20'000 Menschen in Grossbritannien.



Renaissance der englischen Marken: Alles andere als Durchschnitt



Jörn Thomas ist begeistert von dem Mix englischer Marken: Edel-Limo Jaguar XF, Mittelmotor-Hexer Lotus Elise oder SUV-Knaller Range Rover Evoque. Englische Marken sind bei den Emotionen Champions League. Ich gebe es ja zu: Englische Autos waren für mich lange Zeit so verführerisch wie ein lauschiger Abend mit Camilla hinter klammen Schlossmauern vor einer Portion Plumpudding. Gut, die Geschmäcker sind verschieden, doch ich würde mich lieber an Pippa halten, die wohl

gelungenste Prinzessinnenschwester auf Erden.

Gelungen - da sind wir direkt im Thema: die aktuellen britischen Autos, besser gesagt, die mit britischen Ahnen. Deren Motto lautete mal: Grace, pace and value for money. Zwischenzeitlich in einem virtuellen Verlies gefangengehalten, haben es Deutsche, Inder, Malayen und natürlich auch Briten befreit und umgesetzt. Mal ehrlich, interessiert Sie, wem eine Firma gehört, wenn das Produkt überzeugt?

Heck-Knick des Porsche 911 nach Aston-Vorbild

Fakt ist: Nachdem Aston Martin, Jaguar und Land Rover über Jahre fast Ford zum Opfer fielen, zeigen sie jetzt dem Rest der Autowelt, wie man Image pflegt. Beweise gefällig? Selbst der neue Porsche 911 als deutscher Schäferhund unter den Sportwagen bekommt einen Heck-Knick nach Aston-Vorbild. Designer Marek Reichman wird sich eins feixen und weiter an der Evolution der grandiosen Grundform feilen.

Und während ein Mittelmotor-Flitzer bei VW in endlosen Entscheidungsstufen verendet, über Leichtbau lamentiert wird, haben die Lotus-Jungs aus Hethel mit Elise und Co. schon Tausende mit der unglaublichen Leichtigkeit des Seins infiziert. Anfangs fuhren die doch tatsächlich mit Aluminiumbrems scheiben herum, bereiteten trotz der – sagen wir mal – zurückhaltenden Rover-Motoren und Fetzenverdeck diebisches Vergnügen.

Durchschnitt ist nichts für britische Marken

Ach Gott Rover: Daran verhub sich erst Honda mit umgestrickten Accord und Co., danach BMW. Woran lag's? Keine Linie, kein Konzept, Durchschnitt eben. Und wenn die britischen Marken eines nicht vertragen, dann Durchschnitt. Wie Mini mit seiner Erfolgsgeschichte beweist. Daran ändern selbst die Horror-Stories von Oxford-Bandarbeitern nichts, die aus verletztem Nationalstolz Butterbrote und Bierflaschen in die Mini-Karosserien einarbeiteten, absichtlich schlechte Qualität abliefern. Das ist vorbei, der Mini rockt. Weil er anders ist, ein Typ, einer mit Variationen – selbst der pummelige Countryman brummt.

Und der nächste Brit-Popper scharrt schon mit den Reifen. Der Range Rover Evoque, der heißeste UK-Export seit Pippa. Vermutlich wird der VW Tiguan den besseren Normsitzraum, das feinere Handling und Preis-Leistungs-Verhältnis mitbringen. Aber der Range hat etwas Unbezahlbare: Haben-wollen-Drang. Herzklopfen. Stil. Gekonnt heruntergebrochen von der Stil-Ikone Range Rover, die einst das Segment der Edel-Geländewagen begründete.

Jaguar ist wieder vorne mit dabei

Überhaupt finden sich hier einige Segmentgründer: Mini, Lotus, Land Rover. Deren nunmehr als Defender firmierender Alu-Kraxler ist schon seit 63 Jahren im Einsatz – ohne allzu characterschwächende Eingriffe. Womit wir bei Jaguar wären. Zeitweise auf dem Retro-Totenbett festgetackert, ist die Marke inzwischen wieder vorn dabei. Trockene Triebe wie den Mondeo-Klon X-Type abgeschnitten, den Rest gehegt, teils neu erfunden. So kann sich der Jaguar XF technisch sogar gegen harte deutsche Konkurrenz behaupten – optisch sowieso.

Selbst einen Vierzylinder-Diesel nimmt man ihm gern ab. Und ein lasziv gestreckt schwarz glänzender XK als Visitenkarte zieht perfekt. Lass doch die anderen mit schlüssigeren Infotainment-Menüs oder feinerem Handling auftrumpfen – wenn der 5.000-Kubik-V8 den Horizont schnupft, fragt keiner mehr danach. Ist es nicht schön, dass die Zeiten des Britisch Elend vorbei sind?



Der blaublütige Typ - Jaguar S-Type: Gebrauchtwagentest



Ein aristokratisches Auto für den verarmten Adel: Den Jaguar S-Type gibt es als Gebrauchten richtig günstig – samt englischem Stil und einigen Macken.

Das Vorurteil hält sich seit Jahrzehnten: Man brauche stets zwei Jaguar, einen zum Fahren und einen für die Werkstatt. Spätestens seit der Ford-Übernahme 1989 hat sich die Jaguar-Qualität aber spürbar verbessert. Der 1999 vorgestellte S-Type ist keine reinrassige Edelkatze, sondern teilt sich Bodengruppe und Antrieb mit US-Konzernbruder Lincoln LS. Ein zuverlässiger Typ? Im AUTO BILD-Dauertest von 2002 lief

der S-Type 3.0 V6 über 100.000 Kilometer pannenfrei, aber nicht problemlos.

Fünfmal musste er außerplanmäßig in die Werkstatt, meist wegen des klappernden Fahrwerks.

Grund waren ausgeschlagene Stabilisatorbuchsen an der Vorderachse und polternde Stoßdämpfer.

Nach 45.000 Kilometern waren die Lagerbuchsen der Stoßdämpfer ausgeschlagen, alle vier mussten getauscht werden. So alt werden die Bremsbeläge nicht, nach 30.000 Kilometern ist meist ein neuer Satz fällig – an Vorder- und Hinterachse, Gewicht und Geschwindigkeit fordern ihren Tribut.

Da passen die beiden Endschalldämpfer ins Bild, die selten länger als fünf Jahre halten. Hauptärgernis beim S-Type ist das störanfällige Automatikgetriebe. Es schaltet plötzlich nicht mehr in den vierten und fünften Gang. Häufig wollen Werkstätten gleich das komplette Getriebe tauschen, dabei ist die Ursache meist nur eine gebrochene Feder im Schaltschieberkasten. Das repariert die Werkstatt, ohne das Getriebe ausbauen zu müssen. Nach dem Facelift 2002 kam nicht nur eine zuverlässigere Sechsstufenautomatik von ZF zum Einsatz, auch der Innenraum wurde gründlich überarbeitet und bietet seitdem Kaminzimmer-Atmosphäre. Die lässt sich am entspanntesten genießen, wenn auch die Komfort-Elektrik einwandfrei funktioniert. Braucht der Jaguar-Fahrer am Ende also doch zwei S-Type zum Glückhsein? Antwort: Ist der Jag so gut in Form wie unser Testwagen, reicht auch ein Exemplar. Und zwar zum Fahren.

Unterhaltskosten für die getestete Motorvariante 3.0 V6 (175 kW/238 PS)

Testverbrauch – CO₂ 12,5 l Super/100 km – 296 g/km

Inspektion 250 bis 750 Euro

Haftpflicht (21)* 915 Euro

Teilkasko (23)* 178 Euro

Vollkasko (24)* 1221 Euro

Kfz-Steuer (Euro 3) 202 Euro

* Onlinetarif der HUK24-Versicherung, Zulassung in Hamburg, Fahrer: Versicherungsnehmer und Partner (25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15.000 km, Beitragssatz 100 Prozent.

Ersatzteilpreise*

Lichtmaschine (Austauschteil) 742 Euro

Anlasser 654 Euro

Wasserpumpe 518 Euro

Zahnriemen entfällt, Steuerkette

Endschalldämpfer (beide) 590 Euro

Kotflügel vorn, lackiert 994 Euro

Bremsscheiben und -klötze vorn 590 Euro

*inklusive Lohnkosten und 19 Prozent Umsatzsteuer

Technische Daten Jaguar S-Type

Motor V6/vorn längs

Ventile/Nockenwellen 4 pro Zylinder/4

Hubraum 2967 ccm

kW (PS) bei U/min 175 kW (238 PS) bei 6800/min

Nm bei U/min 293 Nm bei 4500/min

Höchstgeschwindigkeit 233 km/h

0–100 km/h 9,1 s

Getriebe/Antrieb Fünfstufenautomatik/Hinterrad

Tankinhalt/Kraftstoffsorte 68 l/Super

Länge/Breite/Höhe 4861/1819/1441 mm

Kofferrauminhalt 400–810 l

Leergewicht/Zuladung 1705/2175 kg

©JDOST - Berichte im Zeitraum October – November 2011 by Wolfgang Schöbel

Termine – Vorschau:

19.11.2011 ab ca. 18:30h

**4. JDOST - Ganslessen
Sebastiankeller**

in Oggau am Neusiedlersee

03.12.2011 ab ca. 18:00h

Jährliches Punschtrinken in der JDOST-JEC Garage

Stammersdorferstraße 318 / Ecke Roseggerweg

2201 Gerasdorf

Parkmöglichkeiten direkt im Roseggerweg

Verbindliche Anmeldungen erbeten unter:

E-Mail: wolfgang47@aon.at

Tel. Nr.: 0676/640 85 11

JDOST-Weihnachtsfeier

Mittwoch den 21.12.2010 ab ca. 19:30h

Marina Wien

Handelskai 343, 1020 Wien

Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den JAGUAR C-Type „Mit dem Le-Mans-Sieger auf der Strasse zur Rennstrecke“



1950 hatte Jaguar noch drei seriennahe Jaguar XK 120 nach Le Mans geschickt, aber 1951 wollten es die Jaguar-Macher wissen. Nur acht Monate vor dem Le Mans Start 1951 begannen die Jaguar-Ingenieure mit der Entwicklung des XK 120C (C für Competition, also Wettbewerbsfahrzeug). Und am 23. Juni 1951 geschah das Unvorstellbare - ein neues Fahrzeug gewann auf Anhieb die 24 Stunden von Le Mans, am Steuer Walker und Whitehead.

Entwickelt mit Ziel Le Mans

Der Langstreckenklassiker war von Anfang an das **Hauptziel** für Jaguar, man war sich um die Marketingwirkung eines Erfolges in Le Mans bewusst.

Entsprechend legte man bei der Entwicklung viel **Gewicht auf Zuverlässigkeit**, auf **Höchstgeschwindigkeiten** ausgelegte **Aerodynamik** und gute **Fahreigenschaften**. Chef-Ingenieur Bill Heynes machte ganze Arbeit. Der 3.4-Liter-Motor des XK 120 wurde mit **grösseren SU-Vergasern** und **Ventilen**, sowie einer Reihe anderer Massnahmen auf **210 PS** leistungsgesteigert.

Das **Chassis** wurde **neu** entwickelt. Die Automobil Revue bezeichnete die Konstruktion als "**selbsttragendes Gitterfachwerk**", also die Kombination von Rohr- und Fachwerkrahmen, ausgerichtet auf erhöhte **Verwindungssteifheit**. Darüber wölbte sich eine **leichtgewichtige Aluminiumkarosserie**, gezeichnet vom Aerodynamiker **Malcolm Sayer**, mit **nur einer Türe** für den Fahrer. Gebremst wurde mit **Lockheed-Trommelbremsen**, eine **Zahnstangenlenkung** hielt den Wagen auf Kurs.

Im nur durch eine kleine Rennscheibe geschützten Cockpit fanden Fahrer wie Moss, Walker oder Whitehead zwar **wenig Platz** zwischen den Verstrebungen des Rahmens, dafür aber alle notwendigen Instrumente sowie **Ersatzzündkerzen** für unterwegs.



Erfolgreich (fast) überall

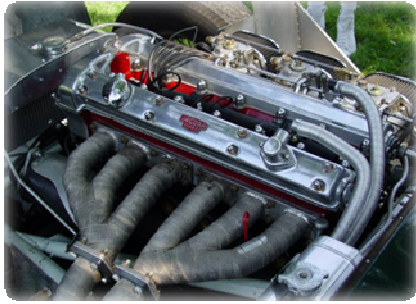
Getestet wurde der neue Wagen im Hinterland in der Nähe des Jaguar-Domizils. Einige Dinge wurden verbessert und dann machten sich die **Fahrer auf Achse auf den Weg nach Frankreich**, um zusätzliche Erfahrungen mit dem neuen Fahrzeug zu machen. Nach dem Sieg in Le Mans 1951 reihten sich weitere Siege auf, unter anderem in **Goodwood, Reims, Torrey Pines**, aber insbesondere in **Le Mans 1953**, wo man mit verbesserten Modellen mit Scheibenbremsen einen **Doppelsieg** (mit dem 4. Platz als Bonus) herausfuhr. 1952 hingegen gingen die C-Types mit aerodynamisch "verbesserten" Karosserien wegen Kühlungsproblemen unter.

Mit dem Rennwagen auf Achse zur Rennstrecke

Es war in den Fünfziger-Jahren üblich, mit dem eigenen Rennwagen per Achse zur Rennstrecke und auch wieder heim zu fahren. Dazu gibt es auch herrliche Anekdoten. Norman Devis musste zum Beispiel auf der Rückkehr von der Mille Miglia 1952 eine Reparatur unterwegs durchführen lassen und war gezwungen, einmal zusätzlich zu übernachten. Jaguar-Boss William Lyons wollte diese Spesen aber nicht übernehmen, da Devis ja auch sonst gegessen und geschlafen hätte.

Auch Schweizer griffen zum schnellen Jaguar

Einer der letzten gebauten C-Types, **XKC 045**, wurde durch den Italiener **Tadini** bis zum Ausfall bei der **Mille Miglia 1953** gefahren. Der Wagen ging dann via das Werk an den Schweizer **Ivo Badaracco**, der **1954** beim **Schweizer Grand Prix** antrat und Dritter wurde. Er verkaufte den Jaguar an **Silvio Moser**, der den Wagen nun mit Tessiner Kennzeichen an diversen Bergrennen einsetzte. Als nächster Besitzer folgte **Hans Maag** und ein ZH-Kennzeichen mit weiteren Starts bei Bergrennen in den Sechzigerjahren. Die Naht, mit der seine Frau beim Kandersteg-Bergrennen den Sitz reparierte, ist am heute im Besitz von Jaguar Heritage befindlichen Fahrzeug immer noch sichtbar.



Gut und vergleichsweise komfortabel zu fahren

Wenn man nicht allzu gross ist und die initiale Klippe des kleinen Einstiegs überwunden hat, kann man sich in einem C-Type durchaus wohl fühlen. Dank **viel Drehmoment** und für Rennwagenverhältnisse **überdurchschnittlicher Federung/Dämpfung** lassen sich selbst längere Distanzen **leidensfrei** zurücklegen. Die Nähe zum XK 120 und dessen Alltagseigenschaften ist spürbar, obschon natürlich auch die Nähe zum Rennwagen fühlbar ist. Dank maximaler Rundumsicht, **kompakten** Dimensionen (Länge 396 cm, Breite 164 cm) und geringem Gewicht (950 kg trocken, 1'100 kg fahrbereit) lässt sich der XK 120C gut dirigieren, selbst wenn man kein Stirling Moss ist.

Vermisst - gefunden

53 Jaguar C-Type wurden vom Werk gebaut, eine übersichtliche Menge. Gerade Rennwagen verschwinden aber leicht aus dem Blickfeld, weil sie bei Rennunfällen zerstört oder kontinuierlich bis zur Unkenntlichkeit weiterentwickelt werden.

Der 23. C-Type ist so ein Beispiel. Verkauft **1952** nach Kalifornien nahm **XKC 023 ab 1953** mit **Jack Douglas**, einem Fernsehproduzenten und Komödienautor in Hollywood, am Steuer an lokalen Rennveranstaltungen teil. Entsprechend oft tauchte der rote (Farbbezeichnung "carmen red") Jaguar in diversen Presserzeugnissen und Filmen, oft auch mit Starlet Mitzi Gaynor im Bild, auf.

Nach einem **Überschlag** verkaufte der unverletzte Douglas den Wagen weiter, aber auch der nächste Besitzer konnte das Auto nicht auf der Strasse halten und entschied sich dann, das unbeschädigte Chassis mit einer **Devin-Kunststoffkarosserie** auszurüsten.

Viele, viele Jahre später, der Wagen hatte diverse Wandlungen durchzogen und ruhte nun in Kisten, konnte der inzwischen ins Vergessen gegangene XKC 023 vom Schweizer **Jaguar-Sammler Christian Jenny** gekauft werden und mittels einer aufwändigen Restauration wieder in den Ursprungszustand versetzt werden. Im Mai **2001** nahm das Fahrzeug dann an der **Mille Miglia** teil und seither mit dem seltenen und wertvollen FIA-Heritage-Zertifikat geehrt, an diversen Oldtimer-Veranstaltungen.

So enden **Real-Märchen**.



Heute fast unbezahlbar

Neben den 53 durch das Werk produzierten C-Types existiert heute ein Mehrfaches an mehr oder weniger originalgetreuen Kopien. Die Originale aber erreichen bei Versteigerungen Rekordpreise, speziell wenn sie eine interessante Renngeschichte aufweisen. Phill Hill's C-Type (XKC 007) zum Beispiel wechselte an der Monterey RM Auction 2009 für eine deutlich siebenstellige Dollar-Summe den Besitzer. Gutgemachte Replicas, die sich manchmal selbst von Kennern nur schwer von den Originalen unterscheiden lassen, sind zu einem Bruchteil (um die 10%) dieser Summe zu erhalten, machen aber kaum weniger Spass beim Fahren.