

## ***JDOT – Gazette***

***Issue No.34***

***July 2012***

***betreffend Jaguar – Land Rover***

***einst und jetzt!***

**Inhalt:**

**Jaguar XJ E-Plug-in-Hybrid: Katze mit Doppelherz**

\*

**Oldtimer S.S. 90 Prototype: E-Type-Urahn sollte Hot Rod werden!**

**Seite 4**

**Jaguar XF: Dauertest - Auf dem Sprung**

**Seite 5**

**Erlkönig Jaguar XFR-S : Der M5-Jäger debütiert in L.A**

**Seite 6**

**Termine – Vorschau**

**Seite 7**

**Eine Hommage an 40 Jahre Jaguar V12-Zylinder**

**Seite 10**

**Modellauto Ecke**

**Seite 12**

**INSERTATE – ANZEIGENTEIL**

## Jaguar XJ E-Plug-in-Hybrid: Katze mit Doppelherz



Der britische Autobauer Jaguar zeigt auf dem Goodwood Festival of Speed einen Jaguar XJ mit Plug-in-Hybridantrieb. Der Benzinhybrid kommt auf eine Systemleistung von 334 PS.

Um die Antriebspalette von Jaguar/Land Rover fit für die Zukunft zu machen, zeigen die Briten in Goodwood ein XJ-Conceptcar mit einem Benzinhybrid-Antrieb. Dieser kombiniert einen Zweiliter-Vierzylinder-Turbo-Benzindirekteinspritzer, der aus dem Range Rover Evoque übernommen wurde, mit einem 69 kW

starken Elektromotor. Die Schaltarbeit übernimmt eine Achtgangautomatik. Die Systemleistung geben die Briten mit 334 PS an.

### Jaguar XJ E-Plug-in-Hybrid mit 3,2 Liter Verbrauch

Der Elektromotor bezieht seine Energie aus einem 12,8 kWh großen Lithium-Ionen-Akku, der dem Jaguar XJ im rein elektrischen Fahrbetrieb eine Reichweite von bis zu 40 Kilometer ermöglichen soll. Im kombinierten Betrieb soll der Jaguar XJ E-Plug-in-Hybrid im Mittel nur 3,2 Liter verbrauchen, die Gesamtreichweite gibt Jaguar mit knapp 1.100 Kilometer an. Den Spurt von Null auf 100 km/h absolviert der Hybrid in 6,5 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit wird mit abgeregelten 250 km/h angegeben.

Über ein entsprechend ausgelegtes Serienmodell macht Jaguar noch keine Angaben. Vermutlich dürfte dieser Hybridantrieb aber künftig in verschiedenen Jaguar- und Land Rover-Modellen zu finden sein.

## Oldtimer S.S. 90 Prototype: E-Type-Urahn sollte Hot Rod werden!

Der S.S. 90 von 1935 gilt als Urahn aller sportlichen Jaguar-Modelle.

Den Prototyp besitzt heute der Schweizer Christian Jenny.

Winston Churchills vermeintliches Motto "No sports" gilt in den zwanziger und dreißiger Jahren offenbar auch für die S.S. Car Company. Deren frühe Modelle sehen zwar sportlich aus, können diesen Anspruch mit ihren 16 oder 20 PS unter der langen Haube aber kaum einlösen. Das ändert sich am 15. März 1935, als Firmenmitbegründer William Lyons der englischen Presse den S.S. 90 Prototype präsentiert - den ersten offenen Zweisitzer der Marke und Urahn des E-Type, denn nach dem Krieg firmierte das Unternehmen um in Jaguar.

Das Chassis stammt wie beim Vorgänger S.S. 1 vom Zulieferer Rubbery Owen, hat jedoch einen kürzeren Radstand: 381 Millimeter (15 Zoll) schneiden die Arbeiter aus den Längsholmen in der Wagenmitte. Das spart nicht nur Gewicht - immerhin ist der S.S. 90 bis zu 400 Kilogramm leichter als ein S.S. 1 -, sondern erhöht zugleich die Wendigkeit des neuen Sportwagens.

### 90 Meilen pro Stunde mit dem S.S. 90 Prototype

Schließlich meint es der Hersteller aus Coventry ernst. Schon die Modellbezeichnung ist eine klare Ansage: 90 Meilen pro Stunde soll der 3,82 Meter lange Roadster S.S. 90 erreichen. Keine Übertreibung, wie sein heutiger Besitzer Christian Jenny aus eigener Erfahrung weiß. Denn der Zürcher Jaguar-Enthusiast liebt es, seine Klassiker regelmäßig zu fahren.

Möglich werden die sportlichen Fahrleistungen durch diverse Tuningmaßnahmen am 2,7-Liter-Reihensechszylinder wie die neue Zweivergaser-Anlage von RAG, die die Leistung des bekannten Triebwerks auf 90 PS hebt. Da die Marke jedoch zu dieser Zeit keinen allzu guten Ruf hat, werden "wohl die meisten S.S. 90 gleich nach der Auslieferung auf die weit besseren englischen Solex-Vergaser umgerüstet".



Noch im Monat seiner Vorstellung soll der S.S. 90 Prototype bei der Royal Automobile Club Rallye seine Qualitäten beweisen. Laut Jenny eine doppelte Premiere, denn zum ersten Mal bringt der Hersteller selbst ein Auto an den Start und unterstützt nicht nur Privatfahrer. Pilot Brian Lewis begeht aber zu viele Fahrfehler, zudem reißt noch das Kupplungsseil. Diesen Patzer macht er jedoch einen Monat später beim Hill Climb in Shelsley Walsh mit dem dritten Rang im Gesamtklassement vergessen.

### **395 Pfund Kaufpreis war sensationell**

An der Sportlichkeit kann es nun also keine Zweifel mehr geben. Die eigentliche Sensation ist nicht, dass "er es mit Sportwagen wie Mercedes SSK oder Alfa Romeo 6C 1750 aufnehmen kann", sondern dass er nur 395 Pfund kostet - rund ein Viertel dessen, was die etablierten Marken verlangen. 23 Exemplare werden nach dem Prototyp S.S. 90 gebaut, allerdings mit einem kantigeren Heck und faltverdeck. Dann wird er vom Nachfolger S.S. 100 Jaguar abgelöst.

Der S.S. 90 Prototyp landet nicht im Museum, sondern wird verkauft. An wen und wann, lässt sich heute nicht mehr feststellen. Klar ist nur, dass ihn 1937 Wing Commander Hugh Kennard von der Royal Air Force erwirbt. Der Pilot – der übrigens die erste Spitfire der englischen Luftwaffe fliegt – montiert während des Krieges ein behelfsmäßiges Verdeck und verhüllt die markanten Lucas-P8-Scheinwerfer, denn Tarnlicht ist damals Vorschrift.

1944 trennt er sich von seinem Sportwagen. 1952 kommt ein Austauschmotor unter die Haube, eine Zweifarblackierung in Beige und Braun verleiht dem S.S. 90 Prototype eine andere Optik. Einer der folgenden Besitzer beginnt sogar, ihn zum Hot Rod umzubauen, lässt aber schnell von der Idee ab. Und so entdeckt David Barber - ein Spezialist für S.S.-Modelle - 1961 das Chassis in einem Garten. Er erkennt, was er da vor sich hat, und kauft es zusammen mit den in Schachteln verstauten Resten. Erst 1994 beginnt der Wiederaufbau. Das dabei verwendete Eschenholz stammt sogar aus einem Forst, aus dem in den dreißiger Jahren die S.S. Car Company beliefert wurde.

### **Zweiter Platz beim Concours d'Élégance in Pebble Beach**

Es soll das schönste Projekt seines Lebens werden, doch Barber erkrankt an Krebs und stirbt vor der Vollendung 1996. Jenny erwirbt den S.S. 90 Prototype von der Witwe und verschifft ihn per Container in die USA, wo Jaguar-Spezialist Terry Larson aus Arizona die Restaurierung zu Ende bringt. Der Lohn seiner Mühen: 1998 honoriert die Jury beim Concours d'Élégance in Pebble Beach den wiedererstandenen Roadster mit dem zweiten Platz in seiner Klasse. Weitere Auszeichnungen folgen.

Doch die wohl größte Ehre dürfte sein, dass der S.S. 90 Prototype als Urahn aller sportlichen Jaguar wie XK 120 und E-Type in die Automobilgeschichte eingeht.

### **Hier erleben sie den S.S. 90 Prototype live**



Vom 7. bis zum 9. September verwandelt sich der Hof des Grandhotels Schloss Bensberg zum vierten Mal in einen der teuersten Parkplätze der Welt. Getreu dem Motto "Very important cars only" treten beim Concours d'Élégance rund 40 edle Raritäten in 16 Kategorien an. Die Veranstaltung wird vom Oldtimerverband FIVA in der höchsten Kategorie A gewertet. Außerdem steht eine prominent besetzte Rallye Historique auf dem Programm. Kurz: eine Veranstaltung, bei der Freunde klassischer Autos voll auf ihre Kosten kommen und auch den S.S. 90 Prototype sehen.

## Jaguar XF: Dauertest - Auf dem Sprung

Lange galt der Besitz eines Jaguars als risikoreiches Vergnügen – zu häufig kränkelte die Katze.



Inzwischen soll sich viel gebessert haben.

Wie zuverlässig ein Jaguar wirklich ist, haben wir mit dem XF über 100.000 Kilometer getestet.

Jaguar? Im Dauertest? Ja, warum denn nicht? Schließlich gibt es viele gute Gründe, dem Engländer auf den Zahn zu fühlen. Seine Funktion als Nonkonformistenauto zum Beispiel. Sie können sich eine Limousine der oberen Mittelklasse leisten (laut Zulassungszahlen sind Sie damit in

Deutschland einer von vielen)? Möchten aber auf gar keinen Fall einen Wagen, der an jeder Ecke steht – also nicht Audi A6/5er-BMW/Mercedes E-Klasse? Dann spricht vieles für einen XF, den mit der springenden Katze auf dem Heckdeckel. Was umgehend zum Dauertestgrund Nummer zwei führt: Historisch gesehen ist der Besitz eines Jaguar ja nicht nur ein exklusives, sondern zugleich ein risikoreiches Vergnügen. Die Dinger kränkelten häufig und hinterließen gern Pfützen auf dem Boden. So auch der letzte Dauertest-Jaguar, ein S-Type von 2002. Der Hersteller, sowie diverse Statistiken versprechen indessen Besserung, bis hin zur heilen Jaguar-Welt. Dürfen wir das wirklich glauben? Die Antwort, sie schreit nach einem Dauertest.

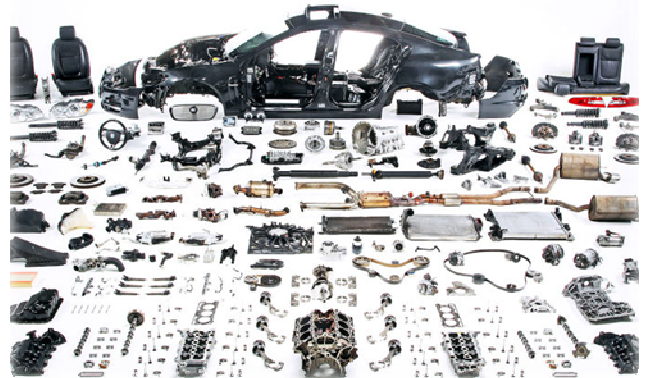
18 Monate und 100.000 Kilometer im harten Redaktionseinsatz, das geht an die Substanz, das halten nur die Besten klaglos aus. Unser Kandidat, dunkelgrau, edel, in der Fast-all-inclusive-Version namens Premium Luxury kostete zum Starttermin 69.550 Euro – sehr stolz, aber immer noch weniger, als die deutsche Oberklasse-Konkurrenz für ein vergleichbar ausgestattetes Produkt verlangt. Und unter seinem Powerdome (so heißt der Blechberg auf der Haube) steckt der Top-Turbodiesel mit 275 PS. Motto: Wenschon, dennschon. Erster Eindruck: schön schlicht und schnörkellos die Form, coupé-schlank. Wir haben ihn noch ohne das Facelift vom Sommer 2011, aber das ändert nicht viel. Innen kühle Eleganz, erfrischend im Vergleich zum üblichen Schwulst. Da sind wir, die Redaktion, uns einig.

Der Automatikwählknopf, der beim Start aus der Mittelkonsole wächst, ist ein Gag, witzig und stört nicht. Wenige geräumige Ablagen, aber entspannte Position auf dem bequemen Fahrersitz, dessen Komfort, wie sich zeigt, auch auf Langstrecken anhält und bis zum Dauertestende nicht nachlässt. Hinten reist es sich nicht so angenehm, auch weil der Platz knapp ausfällt. Schon bald tauchen freilich jene Kommentare im Fahrtenbuch auf, wie sie den XF über den Dauertest begleiten: "Steif, stößig, unharmonisch", "ruppige Federung", "gefühllose Lenkung" waren die Dauerbrenner im Kritikerchor. Und es stimmt ja: Die Geschmeidigkeit, früher markentypisch, fehlt der XF-Federung komplett. Bei Stadttempo stetzt das Auto hölzern über die Unebenheiten, selbst auf der Autobahn verteilt es ständig kleine Stöße. Keine Frage: BMW 5er und Mercedes E-Klasse bieten hier deutlich mehr Komfort.

Die Eigenheiten der Lenkung sind hingegen auch Geschmacksache: Sie arbeitet sehr leichtgängig mit viel Servounterstützung und spricht in der Mittellage spontan an – eine Kombination, die Gewöhnung erfordert. Wer sich darauf einlässt, kann Straßenbiegungen aber mit geringem Lenkaufwand und – bei Bedarf – sehr schnell bewältigen. Überhaupt gehören Agilität und Handlichkeit zu den Vorzügen, die das Fahren im Jaguar prägen und einem ans Herz wachsen. Keineswegs zierlicher als die Konkurrenz, fühlt er sich unterwegs schon fast eine Nummer kleiner an. Nur beim Parken nicht, denn die Übersicht nach hinten ist (dem Fließheck geschuldet) miserabel. Lob hagelt es unterdessen auf Langstrecken: "Ein ganz wunderbarer Reisewagen", "toller Motor", "klasse Automatik", so der Tenor der redaktionellen Benutzer, was zugleich beweist, dass die Federungsschwächen den positiven Gesamteindruck nicht nachhaltig trüben.

Stattdessen dominieren andere Faktoren: der stabile Geradeauslauf, die gepflegte, angenehm ruhige Geräuschkulisse mit geringen Windgeräuschen, aber vor allem die Vorzüge des Antriebs. Diesel im Jaguar, ein Sakrileg? Verfechter dieser Doktrin dürfte der Biturbo-V6 das letzte Lüftchen aus den Segeln nehmen. Denn diese Botschaft hinterließ der Dauertest-XF ganz ohne Zweifel: Souveräne Kraftreserven gepaart mit erstklassiger Laufkultur und einer optimal abgestimmten Sechsstufenautomatik – da schnurrt die Katze, und der Mensch freut sich.

Zumal sogar der Durchschnittsverbrauch mit neun Litern auf 100 Kilometer (über die Gesamtdistanz) in Anbetracht der meist sehr zügigen Fahrweise die Mundwinkel nach oben treibt. Weniger angenehm der bescheidene Aktionsradius: 69 Liter Tankvolumen sind für einen Langstreckenbomber, der auf eiligen Autobahnetappen auch schon mal zehn Liter auf 100 Kilometer verköstigt, zu wenig. Was fehlt uns? Das Vertrauen in die Bremsen, um ehrlich zu sein. Nein, nicht in ihre Wirkung, die den Fahrleistungen gewachsen war, auch wenn die Bremswege bei der Schlussmessung deutlich zunahmten: Daran waren die geringen Außentemperaturen schuld. Beunruhigend vielmehr der drastische Verschleiß der Scheiben, die schon nach kurzer Laufzeit markante Riefen aufwiesen. Verschmutzungsbedingt, aber unbedenklich, behauptet Jaguar. Eher auf Schwingungen am Bremssattel hinweisend, vermuten wir. Dazu passt: Rubbelnde Bremsen wurden mehrfach beanstandet. Ärger Nummer zwei: der Touchscreen, der per Berührung gesteuerte Bildschirm also, mitsamt Navigation. Schlecht ablesbar mit verwirrender, zum Teil unleserlicher Grafik, immer verschmiert, oft zu langsam und stark ablenkend, entpuppt sich die Jaguar-Lösung im Alltag sehr schnell als das schlechteste aller Bediensysteme. Trost: Beim Facelift gab es Verbesserungen. Kein Trost: Es bleibt leider beim Touchscreen. Und sonst? Nichts, schon gar nichts, was die Legende vom ewig kaputten Jaguar bestätigen könnte. Keine Liegenbleiber, keine Klappereien, kein Elektromalheur à la Joseph Lucas, Erfinder der Intervallschaltung (geht – geht nicht). Kein nennenswerter Ölverbrauch und kaum Verschleiß an der Ausstattung. Entsprechend wehmütig der letzte Eintrag ins Fahrtenbuch bei Kilometer 99.000: "Bitte zerlegt mich nicht!" Es tut uns leid, aber diesen Gefallen konnten wir unserem Kätzchen nicht gewähren.



## Erlkönig Jaguar XFR-S : Der M5-Jäger debütiert in L.A.



Jaguar wird den XFR-S auf der Los Angeles Auto Show im November 2012 präsentieren, erste Erlkönig-Bilder von dem Top-Jag sind nun unserem Erlkönig-Fotografen gelungen.

### Jaguar XFR-S erhält 550 PS

Der Jaguar XKR darf sich schon seit einiger Zeit mit dem S-Zusatz schmücken, der auf den 5,0-Liter-V8-Kompressor mit 550 PS hinweist. Bei der XF-Baureihe fehlt die Leistungssteigerung des Achtzylinders noch, um den 560 PS starken BMW M5 oder den Mercedes E63 AMG mit 557

Performance-Package-PS zu ärgern.

Wie bei seinem Bruder darf sich auch der Jaguar XFR-S über die Vmax-Anhebung bis 300 km/h freuen, zudem wird das Top-Modell über eine Sportauspuffanlage die Mehrpower nach außen kommunizieren.

### Über 100.000 Euro für den Jaguar XFR-S

Dabei unterstützen zudem noch eine modifizierte Bremsanlage, ein neu abgestimmtes Fahrwerk sowie neue Leichtmetallräder mit Breitreifen. Im Innenraum werden unter anderem Sportsitze, Lederinterieur und Edelstahlpedale den neuen Jaguar XFR-S-Besitzer empfangen. Dieser dürfte dann für seinen neuen Jaguar-Renner deutlich über 100.000 Euro bezahlt haben.



## Termine – Vorschau:

16.8.2012 ab ca. 19:30h

**JDOST – Clubabend**

**SPOONS**

Donauturmstraße 4

1220 Wien

<http://www.cafe-spoons.at/>



08. + 09. SEPTEMBER 2012

**JDOST-Präsentationsstand am Heldenplatz  
anlässlich Vienna Classic Days**

<http://www.motormythos.at/rallye/semperit/index.aspx>

Heldenplatz

1010 Wien



15. SEPTEMBER 2012

**JDOST Sportwagenseminar  
XK1.. E-Type XJS bis XK8**

**JDOST Garage**

Stammersdorferstrasse 318 /Ecke Roseggerweg  
2201 Gerasdorf

**Anmeldeschluss ist der 1. September**

**Mindestteilnehmerzahl liegt bei 10 Personen**

JAGUAR DAIMLER OWNERS

**JDOST** **Daimler**

www.jdost.at

SPORTS & TOURING CAR CLUB


**JAGUAR SPORTWAGEN  
SEMINAR AM 15. September.2012**

**JDOST**

FREUT SICH SIE ZU EINER VORSTELLUNG DER OLD- UND YOUNGTIMER (1948-2006) EINLADEN ZU KÖNNEN.

**WAS SIE SCHON IMMER WISSEN WOLLTEN**

- UNTERSCHIEDE der Modellreihen XK1.. E-Type XJS XK8
- TECHNISCHE BESONDERHEITEN UND PROBLEME
- PREISBÄNDER
- ANSICHT VERSCHIEDENER EXEMPLARE.
- TECHNISCH INTERESSIERTE KÖNNEN DIE FAHRZEUGE AUCH VON UNTEN UNTER ANLEITUNG EINES TECHNIKERS BEGÜTACHTEN.

**VERANSTALTUNGSDETAILS**

TERMIN: 15-9-2012, 10:30 BIS 17:30 UHR  
ORT: JDOST Garage, Stammersdorferstrasse 318 ;  
Ecke Roseggerweg in 2201 Gerasdorf  
Parkmöglichkeiten direkt im Roseggerweg

KOSTEN: Für JDOST Mitglieder 40 €  
Für Nicht Mitglieder 70 €  
(BEGLEITUNG Kostenlos)  
INKLUDIERT SIND UNTERLAGEN,  
PAUSENGETRÄNKE UND SNACKS

VERANST.: JDOST  
WEB.: [WWW.JDOST.AT](http://WWW.JDOST.AT)  
EMAIL: [office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)  
ANMELDUNG BIS 1-9-2012 ERBETEN.  
DIE VERANSTALTUNG FINDET STATT AB 10 PERSONEN

powered by  
[www.jaguardream.at](http://www.jaguardream.at)

**Impressum:** Herausgeber & Druck: JDOST

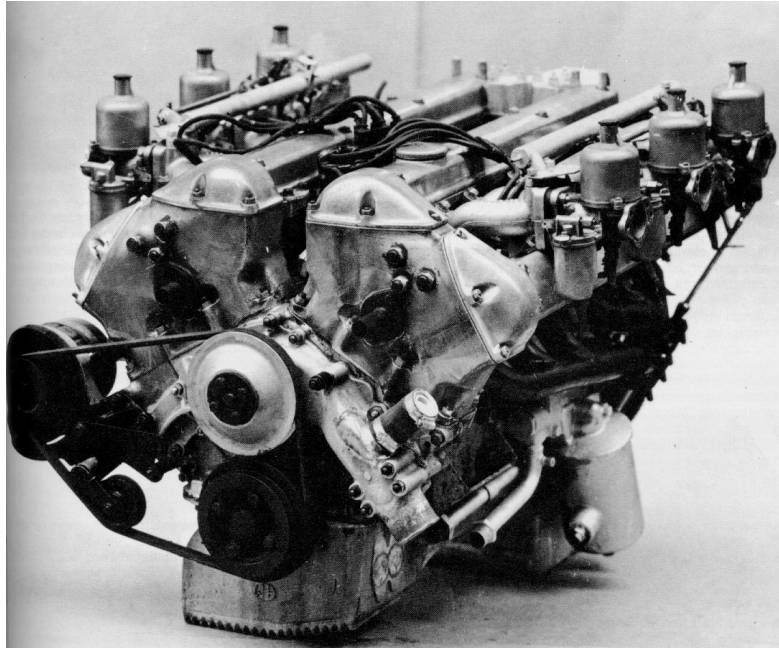
A-2201 Gerasdorf/Wien ZVR: 667443775

Redaktion: Wolfgang Schöbel & Karl Schwoiser [office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)

Layout: Karl Schwoiser [karl@jdost.at](mailto:karl@jdost.at)

Erscheinungstermin: monatlich

## Eine Hommage an 40 Jahre Jaguar V12-Zylinder



### Königsklasse

Sie sind die motorischen Superlative, stehen für unerschöpflich viel Leistung, große Hubräume, royale Limousinen, ultraschnelle Sportwagen und majestätischen Luxus. Zwölfzylinder-Motoren zeichnen die Königsklasse des Automobils aus. Vor genau 40 Jahren präsentierte der Nobelhersteller Jaguar mit einem 5,3-Liter-V12 im Jahrhundertssportwagen E-Type seine Eintrittskarte in diese elitäre Liga der Supercars.

Mit Serien-Leistungswerten bis 330 PS und dem Einsatz in den Luxuslimousinen Jaguar XJ 12 und Daimler Double Six, aber auch im Le-Mans-Siegerfahrzeug von 1990 und in extraordinären Racern wie bis zu 800 PS starken Hochseerennbooten oder einer Replika der Jagdflugzeugikone Spitfire bescherte der V12 Jaguar Glanz und Glorie.

Derart im Image gestärkt, überwand die britische Marke mit dem Katzensignet stürmische Zeiten nach der ersten Ölkrise und der Übernahme durch andere Konzerne. Nicht einmal der anfangs exorbitante Durst der Zwölfzylinder kratzte am Ruf der repräsentativen Triebwerke.

### Unerreichter Mythos

Im Gegenteil, BMW und Mercedes zogen mit fast 20jähriger Verspätung nach und präsentierten die eigenen Flaggschiffe für die Reichen und Mächtigen der Welt ebenfalls mit V12-Antrieb. Da hatte der Jaguar-Motor bereits den Zenith seiner Karriere erreicht – ein Vierteljahrhundert nach seiner Markteinführung sollte er durch einen ebenso starken, aber sparsameren Achtzylinder ersetzt werden. Der Mythos des V12 bleibt jedoch unerreicht. „Buy British and be proud of it“, hieß es einst auf der Insel als es darum ging, die Autokäufer zum Erwerb heimischer Produkte zu animieren und Stolz zu wecken auf die britische Fahrzeugindustrie. Es war ein markiger Spruch, der von Zeit zu Zeit wiederkehrte, wenn es galt, Wirtschaftsflauten zu überwinden.

So auch in den Jahren des Niedergangs der einst mächtigen britischen Automobilindustrie, die mit einem großen Markensterben, Zusammenschlüssen und Übernahmen in die 1970er Jahre gestartet war. Jaguar fusionierte damals mit der British Motor Corporation zur British Motor Holding BMH und die BMH wiederum mit Leyland zum fast 20 Marken umfassenden Moloch British Leyland Motor Corporation.



## Zeit der Wirren

Eine Zeit der Wirren, die Jaguar mit dem seinem sportlichen Aushängeschild, dem damals bereits Mythos gewordenen E-Type, und den 1968 vorgestellten XJ-Limousinen überstehen musste.



Allerdings waren die Verkaufszahlen des 1961 eingeführten und vor allem in den USA überaus populären Supersportwagens eingebrochen und ein Nachfolger noch nicht in Sicht.

Neue amerikanische Abgasbestimmungen hatten die für den US-Markt bestimmten Fahrzeuge auf 187 PS Leistung kastriert – weniger als Corvette, AC Cobra und sogar Ford Thunderbird aufboten. Was also tun? Sir William Lyons,

Gründer und Chef des Hauses Jaguar, forcierte die Entwicklung eines potenten Leistungs- und Imagerträgers, des V12.

## Für LeMans geplant

Erste Zeichnungen eines Jaguar V12-Triebwerks waren bereits um 1955 entstanden. Damals sollte eine stärkere Maschine die legendären Jaguar XK-Racer zu weiteren Triumphen in Le Mans führen. Realisiert wurde das angedachte Kraftwerk aus zwei 2,5-Liter-XK-Sechszylindern allerdings nicht.

Einen neuen Anlauf nahmen die Jaguar-Ingenieure in den frühen 1960er Jahren, wieder mit dem Fokus auf einen Triumph beim weltweit härtesten Langstreckenrennen, den 24 Stunden von Le Mans. Mit einem Zwölfzylinder sollte die Vormacht von Ferrari und Ford im Motorsport gebrochen werden – ein Vorhaben, das vorerst nicht realisiert werden konnte. Es blieb beim V12-Prototypen XJ 13, der allerdings nicht siegfähig schien.



## Experiment

Vor allem legte Jaguar-Chef Lyons vorübergehend den Fokus auf Vertrieb und Weiterentwicklung seiner überaus erfolgreichen Superstars für die Straße. 1968 debütierte die Limousine XJ, wobei die ursprünglich interne Projektbezeichnung XJ für „eXperimental Jaguar“ stand. Vielleicht auch, weil Lyons mit dem XJ von Anfang an die europäische Vorkriegstradition repräsentativer Zwölfzylinder-Limousinen wiederbeleben wollte. Zum Einsatz kam der Motor der Königsklasse jedoch völlig überraschend erstmals im E-Type. Eigentlich war der 5,3-



Liter erst für den designierten Nachfolger F-Type vorgesehen, nun musste er aber den ins Stocken geratenen Verkauf der durch Abgasentgiftung erlahmten Katzen beschleunigen. Dazu mutierte der E-Type zur überarbeiteten Serie III, die es nur noch als 2+2 Coupé und als Roadster mit langem Radstand gab.

## Kolossalmotor

Herzstück des modifizierten E-Type mit der fast endlos langen Motorhaube war nun der V12 mit 5,3 Liter Hubraum. Heute fällt der Kolossalmotor durch die eher konservative Konstruktion auf – und mit relativ bescheidener Literleistung. Vor allem mit den abgasentgifteten und wie zuvor bei den Sechszylindern entkräfteten Exportversionen, die auf amerikanisches Bleifrei-Niedrig-Oktan-Benzin abgestimmt waren.





„Lahme Ente“ schimpften zeitgenössische Testfahrer die derart geschwächten E-Type im Vergleich zu den bis 315 PS freisetzenden europäischen Versionen. War dies wirklich genug an Kraft und Herrlichkeit, um es mit potenten Corvette oder kleinen Ferrari aufzunehmen? Vielleicht nicht ganz, dafür konnte die magische Zahl 12 als Typenbezeichnung immerhin ebenso viel an Prestige und Noblesse vermitteln wie es schon der Urvater aller V12 im Packard Twin Six von 1916 vermochte. So wie einst Packard avancierte nun Jaguar zum leuchtenden Stern am Himmel der Luxusfahrzeughersteller.

## Erster europäischer V12



Dies ganz besonders als 1972 der Jaguar XJ 12 als erste europäische Zwölfzylinder-Serienlimousine seit 1939 debütierte. Schlagzeilen machte der XJ 12 damals sogar mit Details wie der Weltneuheit „Erste Zwölfzylinderlimousine mit Automatik und Klimaanlage“ – Voraussetzung für eine erste Exportoffensive nach Texas und andere heiße Wüstenländer der Ölmultis. Blieb allerdings immer zu hoffen, dass das edle Triebwerk unter solchen Einsatzbedingungen keine thermischen Probleme bekam.

Zumal die schönen Viertürer sich über Jahre mit dem Prädikat schmückten, als „schnellste Großserienlimousinen der Welt“ an der 230 km/h-Marke zu kratzen. Als BMW im Jahr 1987 den 750i präsentierte und den Nimbus der Jaguar XJ 12 zu beschädigen drohte, beschleunigten die schnellen Katzen mit 6,0-Liter-V12 sogar auf eine Vmax von 245 km/h.

## Queen Mum fuhr V12

Höhepunkt und krönender Abschluss der XJ-Limousinen mit staatstragendem Motor – im englischen Königshaus bevorzugte sogar die legendäre „Queen Mum“ Reisen mit dem V12 – wurde die bereits mit finanzieller Unterstützung durch den neuen Konzerneigner Ford im Jahr 1994 eingeführte Serie X300. 1997 musste der V12 Diskussionen um Abgas- und Verbrauchswerte Tribut zollen und dem ersten Jaguar-V8-Motor weichen.

Seine Legende lebt aber fort. Zumal der V12 auch in den raren zweitürigen Versionen des XJ zum Einsatz kam. 1973 debütierte die edlen Coupés auf der IAA, knapp zwei Jahre später startete die Serienfertigung. Im gleichen Jahr ging auch der E-Type-Nachfolger XJ-S an den Start – ebenfalls mit standesgemäßem Zwölfzylinder. Ab 1985 konnten die Fischluftfreunde den feudalen Sportler auch als Cabriolet bestellen, zunächst mit Überrollbügeln, später als klassisch-schönen Sonnenanbeter mit der Kraft der Zwölfzylinder.

## Mehr Daimler als Jaguar

Wer es noch exklusiver bevorzugte, wählte die raren Kleinserienexemplare der britischen Edelmanufaktur Panther, die ihre Sportwagen und Limousinen ebenfalls von Jaguar Zwölfzylindern antreiben ließ. Dagegen gehörte die älteste britische Marke, der Hoflieferant Daimler, bereits zu Jaguar. Die exklusivsten XJ-Limousinen wurden deshalb als Daimler Double Six vermarktet. Dies so erfolgreich, dass von der dritten XJ-Serie mehr Daimler- als Jaguar-Zwölfzylinder abgesetzt wurden.



Erfolgreich waren auch die Motorsporteinsätze des V12. Nicht nur bei Offshorerennen, sondern vor allem bei Rundstreckenmeisterschaften und bei Langstrecken. Vor allem TWR – Tom Walkinshaw Racing – sammelte mit den V12 Siege in Serie. Krönender Höhepunkt war der Triumph bei den 24 Stunden von Le Mans 1990. 45 Jahre nach Entwicklungsstart des V12-Triebwerks errang der XJR 12 LM den Königsthron des Langstreckensports.

# Modellauto Ecke

Hier wird regelmäßig über Neuerscheinungen aus dem Bereich Jaguar Modellautos berichtet

**1:87**



Jaguar Mk VII, dkl.-rot, LHD 1955

Maßstab: 1:87 - Kunststoff - Fertigmodell

Neo - Nr. 176570

Ab € 28,95



Jaguar XJ 6, Police, LHD, Sondermodell MiniCar87

limitierte Auflage 500 Stück

Maßstab: 1:87 - Kunststoff - Fertigmodell

Brekina Starmada/MCW - Nr. 179877

Ab € 15,95

**1:76**



Jaguar E-Type Cabriolet, Union Jack, Austin Powers  
Maßstab: 1:76 - Metall / Kunststoff - Fertigmodell  
Oxford - Nr. 162430  
Ab € 4,95

**1:18**



Jaguar XJ-S, met.-blau 1975  
Maßstab: 1:18 - Metall / Kunststoff - Fertigmodell  
Yat Ming - Nr. 130711  
ab € 24,00

©by Karl Sch. JDOST June 2012

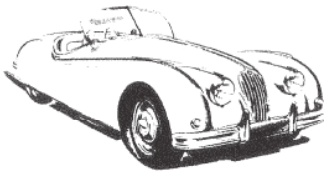


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

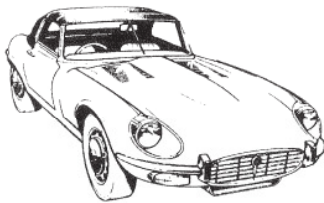
# Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

AUSTIN-HEALEY · BENTLEY · **JAGUAR** · MG · MINI · ROLLS-ROYCE · TRIUMPH



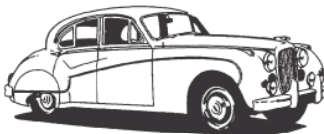
XK 120, XK 140, XK 150



E-Typ Serie 1 bis Serie 3



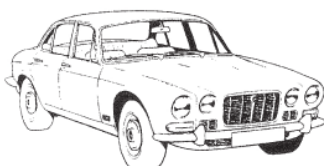
XJ-S



Mk 7, Mk 8, Mk 9



Mk 2 und Daimler V8



XJ 6 und XJ 12

## Kompetenz aus Leidenschaft

Seit den 70er Jahren steht der Name OLDTIMER VETERANEN SHOP für Ersatzteile aus Großbritannien. Aus bescheidenen Anfängen wuchs unser Lager mittlerweile in riesige Dimensionen: Allein für JAGUAR-Fahrzeuge führen wir ständig zirka 40.000 verschiedene Teile. Und alle Verkaufsberater wissen, wovon sie sprechen. Wer seine Ware schnell und zuverlässig zu äußerst fairen Preisen erhalten möchte, ist bei uns an der richtigen Adresse!

### KATALOG-ANFORDERUNG

Unsere Kataloge sind leicht verständlich und einfach zu handhaben.

- JAGUAR XK 120
- JAGUAR XK 140
- JAGUAR XK 150
- JAGUAR E-Typ,  
Fahrgestell-Nr.: \_\_\_\_\_
- JAGUAR XJ-S
- JAGUAR Mk 2 2.4/240
- JAGUAR Mk 2 3.4/3.8/340
- DAIMLER 2.5 V8/250 V8
- JAGUAR S-Typ
- JAGUAR XJ,  
Fahrgestell-Nr.: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Vorname, Name

\_\_\_\_\_  
Straße, Hausnummer

\_\_\_\_\_  
PLZ, Ort

\_\_\_\_\_  
Telefon/Fax

\_\_\_\_\_  
E-Mail-Adresse

Oder einfach im Internet als PDF herunterladen!

### JAGUAR-Center Idstein



Ersatzteilkatalog  
JAGUAR E-Typ Serie 2



© Oldtimer Veteranen Shop GmbH.  
Alle Rechte vorbehalten (siehe Rückseite)

**OLDTIMER VETERANEN SHOP GmbH**  
Maximilianstraße 8 · D-65510 Idstein  
Postfach 13 27 · D-65503 Idstein  
☎ 06126 / 99730 · Fax 06126 / 4084  
www.oldtimer-shop.de · E-Mail: info@oldtimer-shop.de

## SERVICE

### Telefonische Auftragsannahme und Ladenverkaufszeiten

Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr  
Samstag von 9 bis 13 Uhr

Oldtimer Veteranen Shop GmbH  
Maximilianstraße 8 · D-65510 Idstein  
Telefon Verkauf: 06126 997333  
Telefon Zentrale: 06126 99730  
Fax: 06126 4084  
E-Mail: info@oldtimer-shop.de  
Internet: www.oldtimer-shop.de

Tel.: 06126 99730 · Fax: 06126 4084 · info@oldtimer-shop.de