

JAGUAR DAIMLER OWNERS



**J D O S T** Daimler

SPORTS & TOURING CAR CLUB

## ***JDOT – Gazette***

***Issue No.35***

***August 2012***

***betreffend Jaguar – Land Rover***

***einst und jetzt!***

**Inhalt:**

**Einst Notlösung, heute Autolegende**

\*

**Jaguar C-X75 – Hybrid-Sportwagen für eine Million Euro**

**Seite 4**

**Jaguar gratuliert Team Sky**

**Seite 6**

**Termine – Vorschau**

**Seite 7**

**Eine Hommage an „Die wilde 13“**

**Seite 11**

**Modellauto Ecke**

**Seite 13**

**INSERTATE – ANZEIGENTEIL**

## Einst Notlösung, heute Autolegende

**Aus der Not geboren, wurde der XK 120 von Jaguar über Nacht zum Star der Londoner Motorshow 1948. Der elegante Sportroadster beeindruckt noch heute.**



Den ersten Kontakt mit dem Lenkrad des Jaguar XK 120 hätte man sich enger vorgestellt. Auch mit Gardemaß lässt sich die filigrane Kreuzung aus Rennwagen und Luxusroadster nach einem etwas beschwerlichen Einstieg durchaus bequem steuern. Zumindest bis bei der Ausfahrt die ersten engen Wechselkurven kommen, denn um mit langen Armen das mächtige Volant zu

drehen, ist der Raum doch knapp. Das Lenkrad sitzt nur wenige Zentimeter vor Bauch und Brustkorb und macht das Pilotieren im Grenzbereich zur Schwerarbeit.

Dabei ist der Jaguar XK 120 fahrdynamisch auch nach heutigen Maßstäben noch beeindruckend. Dank ausgewogener Federung und Dämpfung ist man selbst auf mäßigen Landstraßen gern schnell unterwegs. Auch längere Strecken sind ein Genuss.

Der 4,40 Meter lange offene Zweisitzer ist schon ein Hingucker, wie er da vor der Ausfahrt auf dem Parkplatz steht: vorn die nicht enden wollende Motorhaube mit tatzenförmigen Kotflügeln, aus der rundliche Frontscheinwerfer wachsen, hinten das weich auslaufende Heck mit winzigen Leuchten und voll verkleideten Radhäusern, die den XK wie eine zum Sprung bereite Katze erscheinen lassen.

### **Ausgeklügelter Sechszylinder**

Kaum zu glauben, dass diese Versuchung eine kreative Notlösung war. Ursprünglich wollte Jaguar-Chef William Lyons auf der ersten Automesse nach Ende des Zweiten Weltkrieges den MK VII mit einem neu entwickelten Reihensechszylinder am Londoner Earls Court präsentieren. Doch die schnelle Luxuslimousine wurde zur Motorshow im Oktober 1948 nicht rechtzeitig fertig.

Also kreierte Lyons auf der um 46 Zentimeter verkürzten Plattform des MK VII kurzerhand einen offenen Zweisitzer. Eigentlich sollte er lediglich in einer Kleinserie von wenigen Hundert Fahrzeugen Realität werden, doch schon während der Messe wurden mehr als 500 Exemplare des XK 120 am Jaguar-Stand verkauft.

Ebenso beeindruckend wie Design und Fahrverhalten ist der Antrieb des Wagens. Der Reihensechszylinder war damals ein Wunder an Laufruhe und elastisch obendrein. Technischer Clou war – neben den beiden oben liegenden Nockenwellen des Triebwerks – ein von Cheftechniker Harry Weslake entwickelter Aluminium-Zylinderkopf. Er hat halbkugelförmige Brennräume, die eine besonders kraftvolle Leistung schon zu unteren Drehzahlen brachten.

Aus 3,5 Litern Hubraum holte der Motor 118 kW (160 PS), das Drehmoment von 265 Nm wurde per Vierganggetriebe an die Hinterachse übertragen. Damit schaffte der rund 1,4 Tonnen schwere XK 120 mehr als 200 km/h – in England sind das 120 Meilen pro Stunden, daher der Name des Jaguar-Roadsters.

## Jaguar C-X75 – Hybrid-Sportwagen für eine Million Euro

Was gestern noch ein Show-Car war, kann morgen schon Realität sein. Auf dem Pariser Automobilsalon 2010 sorgte eine Studie von Jaguar für Aufsehen. 2013 soll der Supersportwagen nun gebaut und an 250 solvente Käufer für einen Preis von etwa eine Million Euro verkauft werden. Wer so viel Geld auf den Tisch legt, erwartet das Beste - optisch, wie technisch. Das Design der Karbon-Alu-Karosserie wird nah an dem der Studie sein.



Technisch hat sich einiges getan: Statt zweier Mini-Turbinen, die als Range Extender dienen, wird die schnelle Katze von einer Kombination aus einem 1,6-Liter-Vierzylinder-Verbrennungsmotor und zwei Elektromotoren in weniger als drei Sekunden auf 100 Stundenkilometer katapultiert. Die Höchstgeschwindigkeit liegt über 320 km/h und der Wagen soll dabei einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von maximal 99 g/km haben. Das entspräche einem Verbrauch von vier Litern. Die Systemleistung soll bei 700 PS liegen.

Um ein so anspruchsvolles Projekt zu stemmen, holte sich Jaguar 50 Ingenieure des Williams-Formel-1-Teams an Bord. Die kümmern sich vor allem um die Aerodynamik, die Karbon-Karosserie, die Batterie und das Leistungsmanagement. "Wir haben einen direkten Technologie-Transfer von der Formel 1", erklärt Williams-Projekt-Direktor Paul Newsome.

Treffen alle Daten zu, läge der Jaguar deutlich vor der Konkurrenz von McLaren, Lamborghini, Porsche & Co. Zumal der Plugin-Hybrid aus Gaydon über eine rein elektrische Reichweite von 60 Kilometer verfügen und dabei schneller als 120 km/h fahren soll.



Bei aller Technik lebt ein Supersportwagen aber auch von der Emotion. Die soll durch Sound und Leistung im Überfluss geweckt werden. Für beides sorgt der 1,6-Liter-Vierzylindermotor (im Bild das Motorgehäuse aus Aluminium), der mindestens 500 PS leisten soll und dabei 10.000 Umdrehungen pro Minute orgeln.

Um diese ambitionierten Ziele zu realisieren, setzen die auf ein modernes Technik-Arsenal: Der Alu Motor über einen Kompressor, einen großen Turbolader, Saugrohr- und Direkteinspritzung. Die Herausforderung Zusammenspiel der einzelnen Komponenten. Unter Last der Turbolader rot (im Bild).



Briten verfügt liegt im glüht



Grundsätzlich ist der Turbolader (im Bild) immer in Betrieb. So wird der trägheitsbedingte Übergang weniger spürbar, wenn die Turbine mit Volldampf die Luft in die Brennräume schaufelt. Bis zu 5000 Kurbelwellenumdrehungen pro Minute unterstützt der Kompressor den Turbo. Ist dies der Fall, steuert eine der beiden Drosselklappen die Luftzufuhr des Kompressors. Sobald der Turbolader auf sich alleine gestellt ist, sorgen beide Drosselklappen für die maximale Luftzufuhr.

Ähnlich läuft der Einsatz der beiden Ladeluftkühler ab. Die Abstimmung zwischen Direkt- und Saugrohr-Einspritzung ist vom Fahrzustand abhängig. Bei Leerlauf kommt die Saugrohreinspritzung zum Einsatz, während bei konstanter Last die Direkteinspritzung ihre Stärken ausspielt. Oberhalb von 8000 Umdrehungen sind beide Injektionen nötig, um genug Benzin in die Brennkammern zu schaffen. Dass dies bei der erwarteten sportlichen Fahrweise der Klientel nötig sein wird, zeigt die Simulation einer Fahrt auf der Nordschleife des Nürburgrings. Bei der bewegten sich die Drehzahlen konstant zwischen 7000 und 10000 Kurbelwellenumdrehungen pro Minute.

Mit dem Getriebe, das zusammen mit dem E-Motor als Parallelhybrid hinter dem Verbrenner angebracht ist, präsentieren die Briten eine kleine Überraschung: Statt auf ein Doppelkupplungsgetriebe setzt Jaguar auf eine quer eingebaute Siebengangautomatik. Durch den Einsatz von Magnesium und dem Entfall des Rückwärtsgangs ist das Getriebe hundert Kilogramm leichter als ein Doppelkupplungsgetriebe.

Den Rückwärtsgang übernimmt der hintere E-Motor gleich mit. Außerdem gleicht er auch die Drehmomentlöcher beim Schaltvorgang aus und macht die Übergänge weniger ruppig. Durch die kompakte Bauweise des Antriebs (der Benziner ist etwa 68 Prozent kleiner als ein V8-Motor) hat man später auch mehr Platz für den Diffusor. Der permanente Allradantrieb wird durch den vorderen E-Motor gewährleistet. Für die Leistung sorgt eine 200 Kilogramm schwere Lithium-Ionen-Batterie. Auch hier fließt das Rennsport-Knowhow der Williams-Partner ein. Allerdings erreichen die Energiespeicher nicht ganz die Dichte der Formel-1-Pendants, weil sonst die Lebenszeit zu kurz wäre. Stark sind sie mit einer Spannung von etwa 600 Volt und einem Output von etwa 250 Kilowatt dennoch.



Das hat neben der Reichweite noch einen weiteren Effekt: Nebenaggregate, wie zum Beispiel die Lichtmaschine, der Starter, die elektromechanische Lenkung oder die Klimaanlage sind vom Motor losgekoppelt. Das verbessert das Ansprechverhalten des Triebwerks. Die Anordnung der Batteriepakete folgt dem Diktat der Fahrdynamik und des Platzangebots für die Insassen. Die Akkus sind um die Hochachse des Autos und links und rechts des Verbrennungsmotors angeordnet. Damit wird die Kühlung auf eine besondere Probe gestellt. Zumal insgesamt elf Systeme gekühlt werden müssen. Dazu werden sowohl die Umgebungsluft, als auch der bordeigene Wasserkreislauf der Klimaanlage genutzt.

Die Kraft wäre nur Makulatur, wenn das Gewicht und die Verwindungssteifigkeit nicht der Leistungsfähigkeit des Motors entsprächen. Deswegen setzt Jaguar auf eine Mixtur aus Karbon und Aluminium.

Während das Metall hauptsächlich bei den Crash-Strukturen zum Einsatz kommt, durchdringt der Verbundstoff das gesamte Auto. Nicht nur der Rahmen und großflächige Teile werden aus CFK gefertigt, sondern auch Sitze und Ansaughutzen.



## Jaguar gratuliert Team Sky

### Mit dem Jaguar XF Sportbrake zum Gelben Trikot – Briten feiern Doppelsieg bei der Tour de France 2012

Paris, 23. Juli 2012. Die 99. Ausgabe der Tour de France war für das Team Sky Pro Cycling und Jaguar eine Fahrt in den Fahrradhimmel: Bradley Wiggins gewann als erster Brite das Gesamtklassement der seit 1903 ausgetragenen „großen Runde“, sein Teamkollege Christopher Froome folgte mit 3:21 Minuten Rückstand auf Platz 2 und Weltmeister Mark Cavendish krönte den Triumph mit dem Sieg auf der Schlussetappe nach Paris.

Für Cavendish war es bereits der vierte Sprintsieg auf den Champs-Élysées. Zum großen Erfolg der Sky Équipe – die in der Teamwertung Platz zwei belegte – trugen auch die beiden Servicefahrzeuge vom Typ Jaguar XF Sportbrake bei. Um die Eroberung des Gelben Trikots auch optisch zu unterstreichen, zählte ein eigens mit gelben Längsstreifen verzierter XF Sportbrake auf den letzten Tour-Kilometern zum Konvoi der Service- und Begleitfahrzeuge.

Somit gewann ein Brite in einem englischen Team und zwei in Großbritannien gebauten Jaguar Servicefahrzeugen die größte Radrundfahrt der Welt.

Die 3.497 Kilometer lange 99. Tour de France schrieb am Sonntag ein neues Kapitel Radsportgeschichte. Beim 53,5 Kilometer langen Einzelzeitfahren von Bonneval nach Chartres hatte der 32-jährige Bradley Wiggins am Samstag die Weichen endgültig auf Sieg gestellt. Der dreifache Olympiasieger lag auf dieser vorletzten Etappe bereits bei der ersten Zwischenzeit in Führung und beseitigte damit früh alle Zweifel, wer in Paris zuoberst auf dem Podest stehen würde. Im Ziel lag er 1:16 Minuten vor seinem Sky Pro Cycling Teamkollegen Christopher Froome (27), dessen Rückstand im Gesamtklassement damit auf 3:21 Minuten anwuchs.

Die beiden noch aus der Vorserienproduktion stammenden Jaguar XF Sportbrake des Team Sky waren während der Tour de France erstmals öffentlich auf der Straße zu sehen – die Markteinführung startet in Österreich im Spätherbst.

In ihren auffälligen Teamfarben zählten sie für die Fans an der Strecke und am Bildschirm zu den absoluten Hinguckern. Das Team schätzte aber nicht nur die Optik, sondern auch den flexibel nutzbaren Innenraum (bis 1.675 Liter) und die kultivierte Leistung des Diesel-Motors. Zugleich bügelte die serienmäßige Luftfederung samt automatischer Niveauregulierung an der Hinterachse auch auf holprigen Nebenstrecken störende Aufbaubewegungen elegant weg. Und ging einmal ein Reifen der Rennräder defekt, gab es sofort Nachschub vom Dachträger, der insgesamt neun Renn-Bikes im Gesamtwert von 125.000 Euro schulterte.

Adrian Hallmark, Jaguar Global Brand Director: „Es war wunderbar mitzuerleben, wie Bradley und Team Sky dieses qwqwRennen dominiert haben. Unsere herzlichsten Glückwünsche gehen an diese britische Erfolgsmannschaft – wir bei Jaguar freuen uns schon jetzt auf das nächste Rennen.“

Sky Teamchef David Brailsford gab die Blumen zurück: „Als wir das Team Sky Pro Cycling 2009 aus der Taufe hoben, war unser Ziel, binnen fünf Jahren mit einem britischen Fahrer die Tour de France zu gewinnen. Dass es nun schon im dritten Anlauf geklappt hat, versetzt uns in Hochstimmung. Im Namen der gesamten Mannschaft geht unser Dank an Jaguar, die uns von Anfang an voll unterstützt haben.“



Insgesamt holten Jaguar und das Team Sky in den drei Wochen seit dem Start in Lüttich sechs Etappensiege. Mit insgesamt 23 Etappensiegen liegt Mark Cavendish nun schon auf Platz vier der ewigen Tour de France-Tabelle, die weiterhin von Eddy Merckx und Bernhard Hinault (je 34) angeführt wird.

Bradley Wiggins, Christopher Froome und Mark Cavendish haben nun schon das nächste Ziel vor den Augen: Die

olympischen Sommerspiele in London, die am Freitag beginnen.

## Termine – Vorschau:

**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**  
**Anmeldung unter:**  
**office@jdost.at**  
**Anmeldeschluss ist der 1. September**  
**Mindestteilnehmerzahl liegt bei 10 Personen**

**JAGUAR DAIMLER OWNERS**  
**JDOST**  
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 BEGUTACHTEN.

**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)

**20.9.2012 ab ca. 19:30h**  
**JDOST – Clubabend**  
**SPOONS**  
**Donauturmstraße 4**  
**1220 Wien**  
<http://www.cafe-spoons.at/>



**23. SEPTEMBER 2012**  
**2. JDOST Spezial-Oldtimertraining in Teesdorf**  
**ÖAMTC Fahrtechnikzentrum Teesdorf**  
**2524 Teesdorf bei Baden**  
**Anmeldung unter:**  
**office@jdost.at**  
**Anmeldeschluss ist der 22. August 2012**  
**Mindestteilnehmerzahl liegt bei 10 Personen**

**JAGUAR DAIMLER OWNERS**  
**JDOST**  
SPORTS & TOURING CAR CLUB

**Einladung**  
**zum 2. JDOST – Oldtimer-Spezial-Training**

am **23.9. 2012** von **9:00 bis 16:00 Uhr**  
am **ÖAMTC Fahrtechnikzentrum, 2524 Teesdorf**  
Spezialpreis nur für JDOST - Mitglieder

Wir ersuchen um Anmeldung unter: [office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)  
Teilnehmeranzahl auf max. 12 Fahrzeuge begrenzt !

Mit freundlicher Unterstützung durch Fahrzeugleihgaben  
von Jaguar Austria!

**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

## Die wilde 13



Die Breite der Straße nahm proportional zur Höhe der Geschwindigkeit ab – scheinbar. Beim Schaltpunkt in den Zweiten, bei 7600/min (entsprechend 94,5 km/h), erschien die fast sechs Kilometer lange Hunaudières-Gerade in Le Mans noch als eine autobahnbreite Straße, bei 186 km/h, dem Schaltpunkt für den Dritten, hatte sie Landstraßen-Format. Als ich bei 229 km/h mit dem kleinen Schaltstummel in den Vierten schaltete, glaubte ich, schon zielen zu müssen, um zwischen den Planken durchzukommen. Wieder zittert die Nadel des Drehzahlmessers links neben dem Lenkrad bei 7600/min – klack: Der Fünfte ist drin. 272 km/h sind das laut ZF-Getriebediagramm für den Jaguar XJ13. Die Hunaudières wird jetzt immer mehr zum dünnen Seil, auf dem der Drahtseilakt ohne Netz und doppeltem Boden stattfindet.

Nach der Schaltpause steigt die weiße Nadel langsam weiter – das Gebrüll des Zwölfzylinders hinter dem Querschott direkt im Rücken nimmt wieder zu: Es hört sich an, wie das metallische, von einem Fauchen begleitete Röhren des XK150. Aber in Jaguars bis dato einzigem Mittelmotor-Rennwagen klingt es, als ob mir zehn XK150 im Nacken säßen. 7300/min sind es jetzt. Im fünften Gang hat der XJ13 locker über 300km/h drauf, weiter geht's mit Vollgas, und das dunkelgrüne Monster legt immer noch zu. Ich muß mich konzentrieren, denn schon bei kleinen Unebenheiten wird das Auto aus der Browns Lane in Allesley, Coventry, unruhig. Der Geradeauslauf läßt zu wünschen übrig, zudem lenkt die Hinterachse mit, mit ganz leichten Bewegungen am großen Lenkrad korrigiere ich. Mit etwa 200 Meilen pro Stunde, umgerechnet rund 320 km/h (das sind fast 90 Meter in der Sekunde), rührt der XJ13 jetzt durch den Wald. Wäre es Herbst, sein Luftzug würde die Blätter noch in einer Entfernung von 50 Metern von den Bäumen pusten.

Die ersten Entfernungstafeln vor der engen 1.Gang-Kurve am Ende der Geraden tauchen auf.

500 Meter – noch im Vollgas. Bei etwa 450 Meter stehe ich auf der Bremse.

Uiuuiui – damit habe ich nicht gerechnet: Die Hinterräder blockieren kurzzeitig, der XJ13 tänzelt auf die Kurve zu. Drauf bleiben, konzentriert bremsen, noch zwei Gänge zurück. Die Bremswirkung läßt langsam nach, aber für die Kurve wird's hoffentlich noch reichen. Das Hacke-Spitze-Spiel funktioniert bei mir nicht perfekt. Mit 1,85 Meter bin ich eigentlich zu lang für das Auto, mit gespreizten Beinen bediene ich die Pedalerie. So dauern die Gangwechsel etwas länger. Ab Kurvenscheitelpunkt gebe ich wieder Gas – vielleicht eine Idee zuviel: Etwa 6000/min zeigt der Drehzahlmesser, 500/min über dem maximalen Drehmoment, als ich das Gaspedal behutsam durchdrückte. Spontan geifert die Maschine los, die Nadel des Drehzahlmessers schnellte nach rechts, die Hinterräder wimmern, das lange Heck schlenzt auf den Randstreifen am Kurvenaußenrand. Da höre ich dieses Geräusch wieder, und es schüttelt mich kräftig durch.

Sollte ich den Wagen bei dem Schlenzer beschädigt haben? Ich lausche dem Geräusch genauer, sofern man bei dem Zwölfzylinder-Inferno im Rücken überhaupt lauschen kann. Jetzt nehmen die Töne Konturen an: „Papi, warum tsappelth Du denn tho“, es ist Raphael, mein Junior (3 1/2 Jahre ist er alt, und er lispelt etwas, sein gelungenes Ti-Äitsch wird ihm zugute kommen, wenn er später einmal nach England gehen wird, um dort Jaguars zu konstruieren). Er steht neben meinem Bett und rüttelt mich wach. Jetzt habe ich doch glatt meinen Jaguar XJ13-Fahrbericht im Schlaf hinter mich gebracht. Verdammt noch mal... Dabei wäre dieser Jaguar einer der wenigen Rennwagen gewesen, den ich für mein Leben gern selbst einmal ein Stückchen gefahren hätte. Einmal Le Mans und die Hunaudières würden ja schon genügen. Stattdessen versuche ich, Raphael beizubringen, daß Papi nur geträumt hat. Dieser Wagen hat mich bei den Fotoaufnahmen für diese Titelgeschichte so fasziniert, daß er mich noch im Traum ausgesprochen intensiv beschäftigte. Die Sache kam so zustande: Für das zehnjährige Jubiläum der Jaguar Association Germany (JAG) in Baden-Baden hatte Jaguar Cars in England dem deutschen Club den XJ13 als Geburtstagsgeschenk leihweise zur Verfügung gestellt. Er sollte im Spielcasino als Blickfang dienen, Highlight der Jubiläumswoche sein. In einem geschlossenen Transporter des British Motor Industrie Heritage Trust (das ist eine Stiftung der englischen Autoindustrie, die sich um die Automobilgeschichte der Briten kümmert) rollte das Einzelstück zum Ortstermin. Als es schließlich vor uns auf der Straße stand, dämmerte mir, wie sinnvoll ein Lenkrad sein kann: Denn auf den ersten Blick läßt sich bei diesem Auto vorne und hinten am ehesten an der Position des Lenkrads definieren.

Die bauchigen hinteren Kotflügel laufen flach aus und ähneln daher stark ihren vorderen Pendanten, die Windschutzscheibe ist fast so stark geneigt, wie die plexigläserne Abdeckung des Mittelmotors, und auch das Heckmittelteil fällt ähnlich flach ab wie das Mittelteil der Alu-Schnautze. Was beim ersten Blickkontakt zumindest ungewöhnlich aussieht, entpuppt sich beim weiteren Anschauen als Schönheit. Weiche, fließende Linien dominieren,



nirgendwo ist ein gerades Stück zu erkennen. Der ganze Wagen wirkt optisch wie ein Handschmeichler. Dabei ist er lediglich Automobil gewordener Beweis für die Behauptung, daß ästhetische technische Gegenstände dann entstehen, wenn die Form lediglich nach ihren Funktionen gestaltet wird – „form follows function“. Nur zu einem Zweck wurde dieses Auto kurz vor Mitte der 60er Jahre konstruiert: Es sollte die Lorbeeren, die Jaguar sich in den 50er Jahren mit den D-Types in Le Mans einfuhr, auffrischen. In der Zwischenzeit hatten nämlich andere Marken die Siegerkränze kassiert. Jaguar gewann Le Mans von 1955-1957, danach errang Ferrari bis 1965 sieben Gesamtsiege, nur 1959 von einem Aston Martin-Sieg unterbrochen, dann schmückte sich Ford vier Mal mit Siegeslorbeer.

Ein Le Mans Sieg – das war klar – ließ sich nur erreichen, wenn auch die Aerodynamik stimmt. In Le Mans fuhr Phil Hill auf einem Ferrari schon 1964, zu Beginn der XJ13-Entwicklung, einen Rundenrekord mit 211,429 km/h, Indiz für die Wichtigkeit aerodynamisch ausgefeilter Formen. Malcom Sayer, aus dem Flugzeugbau kommender Aerodynamik-Spezialist bei Jaguar, bekam den Auftrag, eine entsprechende Karosserie für den Jaguar-Rennwagen zu entwickeln. Bei intensiven Modellstudien im Windkanal mit kleinen XJ13 im Maßstab zw. 1:30 bis 1:10 erarbeitete er die endgültige Form. Norman Dewis, der ab 1951 genau 33 Jahre bei Jaguar als Chief Development Test Engineer beschäftigt war, verrät, wie gut Sayer gearbeitet hatte: „Die XJ13-Karosserie hat einen Cw-Wert von 0,29.“ Kein Wunder, daß bei einer Leistungsausbeute von rund 500PS laut Dewis eine Höchstgeschwindigkeit von 200 mph (ca.320km/h) drin war. Mit ausschlaggebend für dieses günstige Leistungs-Geschwindigkeits-Verhältnis war die relativ lang auslaufende Heckpartie des XJ13.

Verglichen mit zeitgenössischen Mittelmotor-Konkurrenten, wies der Jaguar-Prototyp in der Tat einen ausladenden Hintern auf. „Während er in seinen Hauptabmessungen bis auf wenige Zoll etwa dem Ford GT40 entsprach“, schreibt Andrew Whyte in seinem Werk „Jaguar Sports Racing & Works Competition Cars from 1954“, „gab es im hinteren Überhang deutliche Unterschiede.“

Aerodynamiker wissen: Länge läuft – allerdings leidet darunter die Richtungsstabilität. Für dieses Auto galt es, einen Motor zu entwickeln, der das Zeug hatte, die zeitgenössischen Konkurrenten mit Mittelmotor á la Ford GT40 oder Lola T70 zu schlagen. Diesen Motor gab es schon zur Hälfte. Seine Typbezeichnung lautete XK – es war die bewährte Sechszylinder-Konstruktion der XK-Typen mit doppelten obenliegenden Nockenwellen. Die bereits in den 40er Jahren konstruierte Klassiker-Maschine bot sich für einen Zwölfzylinder-V-Motor geradezu an. Schon in den frühen 50er Jahren hatte sich Motoren-Mann Claude Bailey Gedanken über einen Zwölfzylinder aus zwei Sechszylindern gemacht, aber damals bestand bei Jaguar noch kein Bedarf für einen solchen Motor. Für den XJ13 nahm dieser Motor aber dann Gestalt an – unter der Typbezeichnung XJ6. Über diese Maschine schrieben Bernard Viart und Michel Cagnet in ihrem Werk „Jaguar – Geschichte, Technik, Sport“: „eine ohne Übertreibung phantastische Schöpfung“. In der Tat hatten die Jaguar Ingenieure Claude Baily und sein Kollege Harry Mundy einen technisch wie auch optisch schönen Motor auf den Prüfstand gestellt: Auf ein gemeinsames Kurbelgehäuse, das die siebenfach gelagerte Kurbelwelle aufnahm, setzten sie zwei XK-Sechszylinderblöcke im Winkel von 60°, deren Brennräume sie lediglich etwas verkleinerten. Mit einer Bohrung von 70 Millimetern und einem Hub von 87 Millimetern wies diese Maschine einen Hubraum von 4994 cm<sup>3</sup> auf.

Während eine XK-Maschine 228 Kilogramm auf die Waage bringt, wiegt der XJ13-Motor nur 294 Kilogramm, Resultat der exzessiven Verwendung von Leichtmetall.

Auf die XK-Herkunft deuten übrigens auch die Zylinderkopfdeckel des XJ13-Motors hin: Sie sind mit denen der XK identisch.

Ab 1964 liefen die ersten Prüfstandsversuche mit der V12-Maschine. Bevor der XJ6 jedoch für den Einbau in das Chassis des XJ13 bereit war, mußten die Jaguar-Techniker noch einige Feinarbeiten leisten.



Beispielsweise mußte die Ölversorgung der Trockensumpfschmierung wegen einiger kleiner Probleme geändert werden (Leckagen, Probleme mit dem Öldurchsatz, mit der Ölpumpe). Im April 1966 lieferte der XJ6 auf dem Prüfstand 460 Brems-PS bei 7000/min, die höchste gemessene Leistung soll bei 502PS bei 8500/min gelegen haben, und Motor-Spezialist Baily vermutete sogar, daß 550PS bei 8500/min drin sein müßten. Die in das XJ13-Chassis eingebaute Maschine mit einer Lucas-Einspritzanlage gab jedenfalls anno 1967 eine Leistung von 472 Brems-PS bei 7250/min ab, das maximale Drehmoment betrug 381 lb ft (umgerechnet 516 Nm) bei 5500/min.

Ins Chassis eingebaut, übernahm der kompakt bauende V12 mittragende Funktion – die extrem lang ausgebildeten Führungsarme der hinteren Dreieckslenker sind an seiner vorderen Seite aufgehängt. Hinten, über dem angeflanschten ZF-Fünfganggetriebe, findet ein stabiler Querträger Halt, der die Federbeine und unteren Querlenker aufnimmt.

**Nächsten Monat geht es weiter mit dem atemberaubenden Jaguar - XJ13 ...  
To be continued ...**

©by Wolfgang Schöbel JDOST 2012

# Modellauto Ecke

Hier wird regelmäßig über Neuerscheinungen aus dem Bereich Jaguar Modellautos berichtet

**1:87**



Jaguar XJ 6, beige, LHD, Sondermodell MiniCar87

limitierte Auflage 500 Stück

Maßstab 1:87 - Kunststoff - Fertigmodell

Brekina Starmada/MCW - Nr. 179878

Ab € 14,95

**1:43**



Jaguar Mk VIII, schwarz/gold, LHD

Maßstab: 1:43 - Resine - Fertigmodell

Neo - Nr. 180792

Ab € 54,95

**1:24**



Jaguar XJ, met.-grau 2010

Maßstab: 1:24 - Metall / Kunststoff - Fertigmodell

Welly - Nr. 158934

Ab € 12,95

**1:18**



Jaguar XK SS, Steve McQueen, grün 1956

Maßstab: 1:18 - Metall / Kunststoff - Fertigmodell

AUTOart - Nr. 115872

Ab € 109,95

©by Karl Sch. JDOST August 2012

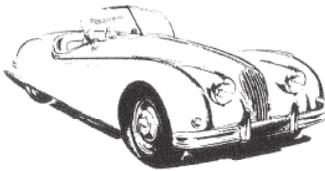


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

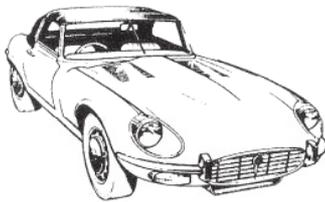
# Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

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



XK120, XK140, XK150



E-Typ Serie 1 bis Serie 3



XJ-S



Mk7, Mk8, Mk9



Mk2 und Daimler V8



XJ6 und XJ12

## 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 XK120
- JAGUAR XK140
- JAGUAR XK150
- JAGUAR E-Typ,  
Fahrgestell-Nr.: \_\_\_\_\_
- JAGUAR XJ-S
- JAGUAR Mk2 2.4/240
- JAGUAR Mk2 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