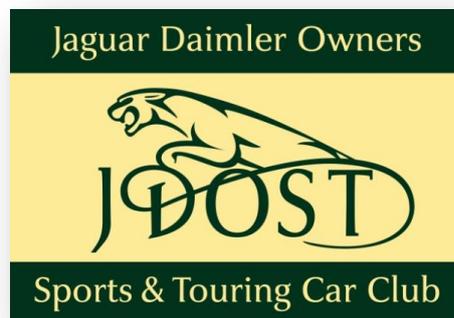


JDOST - Gazette

Jaguar & Land Rover einst und jetzt

Issue No. 75

März 2016



Inhalt:

Die Chefdesigner von Jaguar und Land Rover diskutieren über großartiges britisches Design **Seite 2**

Mit Jaguar zum Geschwindigkeits-Weltrekord **Seite 6**

Jaguar F-PACE von LUMMA-Desing breit, stark, mächtig **Seite 9**

Zeitgenössischer Bericht:

Nobel wie ein Rolls – sportlich wie ein E-Type **Seite 12**

Die Chefdesigner von Jaguar und Land Rover diskutieren über großartiges britisches Design

- Ian Callum und Gerry McGovern über den Stellenwert von Design
- Erstes Doppelinterview der beiden preisgekrönten Designgrößen
- Wiedersehen im gemeinsamen Studienort Royal College of Art

„Der Faktor Britishness sollte sich in ästhetischer Hinsicht zurückhaltend auswirken – Britishness kann niemals gewöhnlich bedeuten. Es ist vielmehr beruhigend, elegant und geschmackvoll.“ Diese Erkenntnis stammt von Ian Callum, Jaguar Design Director.

Er äußert sie in einem einzigartigen Interview, das er gemeinsam mit seinem Gegenpart bei Land Rover führt, Chief Design Officer Gerry McGovern. Callum und McGovern tauschen sich in dem Gespräch intensiv über die Bedeutung von Kreativität und Design ‚Made in Great Britain‘ aus. Festgehalten wird das Treffen der beiden Designgrößen in einem Film, den Jaguar Land Rover jetzt im Vorfeld des Genfer Automobilsalons veröffentlicht – abrufbar im Internet auf YouTube (Link am Ende des Artikels).



JDOST - Gazette

Für den Film kehren Ian Callum und Gerry McGovern zu ihren Wurzeln zurück: Treffpunkt ist das renommierte Royal College of Art (RCA), an dem beide einst studierten. Das 1837 gegründete College mit hoher internationaler Reputation bildet den Schauplatz für das erste gemeinsame Interview der beiden Designverantwortlichen der britischen Premiummarken. In dem dabei entstandenen Film geben die zwei Visionäre interessante Einblicke in ihre Ansichten, etwa über den Stellenwert der Britishness. Sie erläutern, wie diese Philosophie Gestalt und Form jedes einzelnen Modells von Jaguar Land Rover beeinflusst – und wie wichtig diese Designrichtung für sie und natürlich für die Kunden ist.

Gerry McGovern: *„Ich bin nicht der Ansicht, dass man sich einfach hinsetzen kann und bewusst versuchen kann, Britishness zu designen. Ich denke, dies geschieht intuitiv. Das Royal College of Art bildet eine gute Plattform für Kreativität, aber man lernt noch viel mehr – zum Beispiel, dass man eine Vielzahl unterschiedlicher Disziplinen beherrschen muss, um seine Designlösungen durchzubringen.“*



JDOST - Gazette

Ian Callum pflichtet ihm bei: *„Ich wünschte, unsere Aufgabe bestünde darin, den ganzen Tag Autos zu zeichnen. Aber alles in allem geht es darum, ein Auto zu verstehen und dem Auto eine Atmosphäre zu verschaffen. Es ist nicht der schwierigste Teil, Ideen zu haben, sondern eine Idee durch den gesamten Prozess zu schützen und zu bewahren – wenn Hunderte Kräfte aus unterschiedlichen Richtungen auf dich einwirken, beispielsweise Kosten oder Gesetze, Funktion oder Produktion.“*

In einer der aufschlussreichsten Passagen des Doppelinterviews tauschen sich Ian Callum und Gerry McGovern über den Eintritt von Jaguar in den SUV-Markt aus: mit der Premiere des neuen Performance-Crossovers F-PACE.

Besonders humorvoll und launig wird es dann, als die beiden Chefdesigner ihre Favoriten unter den Jaguar- und Land Rover-Modellen küren. Dabei könnte die Wahl von Gerry McGovern überraschen: *„Dieses Auto zaubert ein Lächeln in mein Gesicht. Denn für mich reicht es aus, wenn wir die Menschen glücklich machen.“*

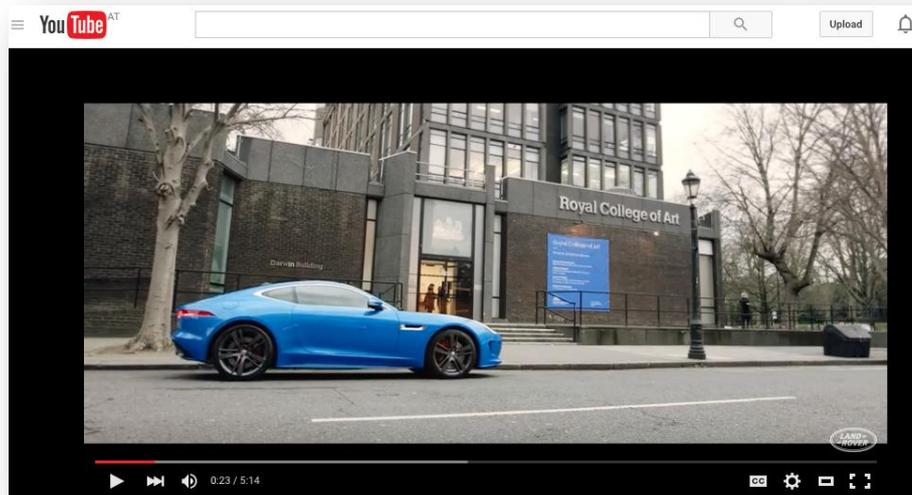
Großartiges britisches Design steht auch im Mittelpunkt der Präsentation von Jaguar Land Rover auf dem Genfer Automobilsalon. Bei der ersten wichtigen europäischen Automesse des Jahres enthüllt Jaguar die Neuheiten F-TYPE SVR und XF, während bei Land Rover das neue Range Rover Evoque Cabriolet und der luxuriöse Range Rover SVAutobiography präsentiert werden.

Auch die Frage, ob Ian Callum und Gerry McGovern für eine Weile ihre Jobs tauschen möchten findet sich in dem Film wieder.

JDOST - Gazette

Das Video mit dem Interview ist auf YouTube zu finden

- unter dem Link: <https://youtu.be/HbqwhceuD9Q> oder
- suchen Sie nach dem Titel ‚Great British Design - Gerry McGovern and Ian Callum‘ unter www.youtube.com



©JDOST – März 2016 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar, Youtube

Mit Jaguar zum Geschwindigkeits-Weltrekord

Jaguar unterstützt britischen Skichampion Graham Bell beim Angriff auf den Geschwindigkeitsweltrekord auf Skiern.



Jaguar und der fünffache britische Winterolympionike Graham Bell haben heute mit dem Ziel eines neuen Weltrekords auf Skiern eine technische Partnerschaft verkündet. Graham Bell (50), achtfacher nationaler Meister und zwischen 1984 und 1998 fünf Mal für Großbritannien bei Olympischen Winterspielen aktiv, will mit Unterstützung von Jaguar als schnellster Mann auf Skiern ins Guinness Buch der Rekorde kommen. Dazu muss er im nächsten Winter die aktuelle Bestmarke von 252,632 km/h übertreffen. Zur Vorbereitung hat er jetzt in den österreichischen Alpen mit Skijöring-Tests begonnen. Dabei zieht ihn ein Jaguar XE mit Allradantrieb und der Kraft seiner 180 Diesel- PS mit 160 km/h über den Schnee. Graham Bell, einem heimischen Publikum vor allem als Moderator der erfolgreichen britischen Fernsehshow „The Jump“ bekannt, setzt dabei auf die große Expertise der Jaguar-Ingenieure in den Bereichen Design, Engineering und speziell Aerodynamik.

JDOST - Gazette

Die zentrale Aufgabe besteht in der Konstruktion eines speziellen Skianzugs samt Gurt-Werk, an das zwei Micro-Turbinen absolut sicher und aerodynamisch befestigt werden sollen. Mit diesen Triebwerken auf dem Rücken will Graham Bell Geschwindigkeiten von über 255 km/h erreichen und den alten Rekord brechen.



„Ich habe Jaguar kontaktiert, weil ich ihre große Erfahrung auf dem Gebiet der Aerodynamik und ihre Liebe zu allem, was irgendwie mit Geschwindigkeit zu tun hat, kenne“, sagt Graham Bell. „Als führender Technologiepartner wird Jaguar seine Aerodynamik-Expertise dazu nutzen, für mich eine Art Iron Man-Anzug zu konstruieren und mir zugleich zu helfen, mich an die Geschwindigkeiten und äußeren Faktoren zu gewöhnen. Für die Vor-Tests nutzen wir den Jaguar XE AWD - denn er ist darauf ausgelegt, auch bei widrigen Bedingungen wie auf Eis und Schnee maximale Traktion aufzubauen.“

Ian Anderton, Leiter ‚Thermo Management und Aerodynamik, Jaguar Land Rover‘, sagt: *„Das ist eine ganz spezielle Herausforderung für uns, die nächsten Monate werden mit Sicherheit sehr aufregend. Wir haben nun mit Skijöring hinter einem Jaguar XE AWD begonnen, um herauszufinden,*

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOST - Gazette

welche Faktoren bei der Entwicklung seines Anzugs zu beachten sind - darunter der Wind, die Position der Skier und der Chill-Faktor, natürlich besonders bei Minus-Temperaturen. In vielerlei Hinsicht gehen wir ähnlich vor wie bei der Entwicklung eines Autos - auch hier geht es um die perfekte Balance zwischen Aerodynamik, Engineering und Design."

Der Jaguar XE ist mit einem Cw-Wert von 0,26 der windschnittigste Serien-Jaguar aller Zeiten. Seine zu 75 Prozent aus Aluminium bestehende Leichtbaukonstruktion macht den XE zum leichtesten und verwindungssteifsten Jaguar des aktuellen Modellprogramms. Die Version mit Allradantrieb wird dank variabel regelndem „Torque-on-Demand“-Antrieb und intelligenter elektronischer Regelsysteme zum Allwetter-Sportwagen schlechthin.

Der Weltrekordversuch soll schon Anfang nächsten Jahres auf dem Jaguar Testgelände im schwedischen Arjeplog stattfinden. Auch wenn es keinen vergleichbaren Rekord gibt orientieren sich Jaguar und Graham Bell am Italiener Simone Oregone, der bei einer Abfahrt auf Skiern 2015 einen Geschwindigkeitsweltrekord von 252,632 km/h aufstellte.



©JDOST – März 2016 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

Seite 8 von 20

Jaguar F-PACE von LUMMA-Design – breit, stark, mächtig

Die renommierte deutsche Tuning-Schmiede LUMMA zückt die Feilen, um die Krallen der neuesten Raubkatze von Jaguar zu schärfen. Body-Kit, Riesen-Felgen und Motor-Tuning lassen den neuen F-PACE dramatisch auftreten. Zu haben voraussichtlich ab Frühherbst 2016.

- Vorhang auf für neuen Umbau-Kit LUMMA CLR F
- Leistungssteigerung für alle Motorvarianten
- 24 Zoll-Sportfelge untermauert athletischen Auftritt



Er gilt als der vielseitigste Sportwagen von Jaguar und soll sportliches Handling und atemberaubendes Design mit Alltagstauglichkeit und Effizienz verbinden – der neue Jaguar F-PACE. Pünktlich zum Genfer Autosalon gibt LUMMA Design als erster Veredler weltweit einen Ausblick auf das Individualisierungsprogramm für das brandaktuelle Performance-SUV aus dem Hause Jaguar. Die Spezialisten aus Winterlingen (Baden-Württemberg) präsentieren einen spektakulären Karosserie-Umbau-Kit, ultraleichte Carbon-Anbauteile, mächtige geschmiedete 24-Zoll-Räder, eine Sportauspuffanlage sowie eine Leistungssteigerung für alle Motorvarianten des F-Pace. Marktstart für das LUMMA-Programm für den Jaguar F-PACE ist voraussichtlich im Spätsommer/Frühherbst (3. Quartal 2016).

Ein neues Lebenszeichen von LUMMA Design! „LUMMA CLR F“ nennt sich das aktuelle Projekt aus der Winterlinger Veredelungs-Schmiede. Mit dem

JDOST - Gazette

aktuellen Jaguar F-PACE haben sich die Designer das erste Performance-SUV der englischen Traditionsmarke vorgenommen. Das LUMMA-Team hat dabei den kraftvollen Look des vom Jaguar F-Type inspirierten Crossovers gekonnt aufgenommen und eigene Akzente in den Bereichen Interieur und Exterieur gesetzt.



Maximaler Fahrspaß, maximale Aufmerksamkeit: Markantestes Zeichen des LUMMA CLR F ist der maßgeschneiderte Karosserie-Umbau-Kit. Er besteht unter anderem aus einer Frontspoiler-Stoßstange und einer Heckschürze. Die bei LUMMA für den Jaguar F-PACE entwickelten Seitenschweller untermauern die majestätische Erscheinung. Radlaufverbreiterungen unterstreichen die aufsehenerregende Straßenpräsenz des SUV. Die aus dem Werkstoff PU RIM hergestellten Aerodynamikkomponenten und Anbauteile haben Erstausrüsterqualität und werden mit Teilegutachten einer amtlichen Prüforganisation ausgeliefert.

Ein weiteres Ausrufezeichen im Bereich Exterieur setzen die Designer mit Anbauteilen aus dem ultraleichten Werkstoff Carbon. Dazu gehören unter anderem die LUMMA Sportlook-Motorhaube und der Diffusor. Darüber hinaus verpasst LUMMA Design dem Jaguar F-Pace ein Soundupgrade in Form einer Sportauspuffanlage. Diese mündet in vier mächtige Auspuffrohre, deren Blenden von Carbon umhüllt sind. Ein weiteres Highlight des neuesten LUMMA-Projekts ist die selbstbewusste Radreifenkombination für das Performance-SUV. Eine geschmiedete

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOST - Gazette

Ausführung von LUMMA's hauseigener Sportfelge füllt in 24 Zoll mit 355er hinten und 285er Bereifung vorne die Radhäuser.

Vorrangig für den 3.0 Liter V6 Kompressor-Motor (Serie: 280 kW/380 PS) wird LUMMA Design voraussichtlich ab Herbst auch eine Leistungssteigerung anbieten. Sagenhafte 353 kW/480 PS holen die Winterlinger aus dem Vollaluminium-Motor.

Ganz nach individuellen Wünschen der Kunden hinterlassen die Spezialisten von LUMMA Design im Interieur ihre Handschrift. Das Spektrum reicht von Carbon-Teilen über Innenausstattungen in vielen Lederarten bis hin zu Alupedalen und hochwertigen Fußmatten mit LUMMA-Wappenlogo. Erlaubt ist, was gefällt!



©JDOST – März 2016 by Andreas Icha; Fotos: LUMMA-Design

Zeitgenössischer Bericht

Nobel wie ein Rolls – sportlich wie ein E-Type

Pomp & Power: Jaguar kultivierte über Jahrzehnte die Limousine mit der Kraft eines Sportwagens. Wir fuhren 3 Generationen aus den 50er-, 60er- und 80-Jahren, die vom Sechszylinder-Motor des XK angetrieben und erstaunlich günstig angeboten werden.



Vergiss Rolls-Royce!

Während die XJ6-Baureihe als der Inbegriff des großen, luxuriösen Jaguar gilt, stehen die beiden Vorgänger Mk IX und 420 G immer etwas abseits. Völlig zu Unrecht, wie dieser Fahrbericht der drei Generationen beweist. Denn: Vergiss Rolls-Royce! Wer einmal im Fond eines Jaguar Mk IX Platz genommen hat kommt zu der schlichten Einsicht: besser geht's nicht. Wohin das Auge auch blickt, entdeckt man Holz in verschiedenen Ausführungen, rotes Leder, verchromte Fenstereinfassungen, verchromte Handgriffe sowie verchromte Bedienelemente aus Metall. Schöner kann man nicht wohnen – und kann dabei sogar fahren.

JDOST - Gazette

Im Jaguar Mk IX kann man in 80 Tagen um die Welt reisen

3 Details des bestens verarbeiteten Innenraums der großen Jaguar-Limousine aus dem Jahr 1960 seien besonders hervorgehoben: So besitzt die komplett aus Holz wie eine Trennwand gearbeitete Rückseite der Vordersitze als Intarsien eingelegte helle Zierleisten, die auch die beiden Klappstischchen und den Deckel des zentralen Staufachs umrahmen.

Die Ausstellfenster der hinteren Türen lassen sich durch eine leichtgängige, komplex aufgebaute Schiebe- Hebel-Mechanik bedienen. Und in den beiden Vordertüren des Jaguar Mk IX befinden sich Aufbewahrungskästen für das sehr gut sortierte Bordwerkzeug - so kann man in 80 Tagen um die Welt reisen.

Das Mitfahren im Fond dieses wie ein vornehmer britischer Club ausgestatteten Jaguar Mk IX wird fast zu einem völlig irrealen Erlebnis - als ob mehrere Flatscreen-Bildschirme die draußen vorbeiziehende Landschaft darstellten. Denn so wertig und stilvoll kann eigentlich kein Automobil eingerichtet sein. Ist es aber doch - und dabei nur ein "profaner" Jaguar Mk IX.



JDOST - Gazette

Alte Schale, moderner Kern

Im herrlich konservativ und trotzdem dynamisch gezeichneten Jaguar vermissen wir eigentlich nur einige Zentimeter Fondfußraum und Innenraumhöhe, die ein zeitgleich gebauter Rolls-Royce Silver Cloud hätte aufbieten können. Der kostete damals auch das Doppelte wie unser grandioser Jaguar Mk IX, nämlich 57.230 anstelle von 22.150 Mark.

Der Jaguar Mk IX bietet zudem nicht weniger als vier hydraulisch betätigte Scheibenbremsen mit Hillholder-Funktion und einen modernen DOHC-Reihensechszylinder, der 223 SAE-PS leistet und den Briten das beachtliche Höchsttempo von 185 km/h erreichen lässt. Das markierte damals in Europa einen Bestwert.

Kurz gesagt: Der 1959 eingeführte und bis 1961 produzierte Jaguar Mk IX und seine beiden optisch fast identischen, aber etwas schwächer motorisierten Vorgänger Mk VII (ab 1950) und Mk VIII (ab 1956) zählten damals unter wirklichen Automobilkennern zu den begehrtesten, weil bezahlbaren Luxusautos.



JDOST - Gazette

Jaguar Mk IX in vielen Ländern als Staatslimousine eingesetzt

In den 50er-Jahren übernahmen deshalb die großen Jaguar-Saloons noch vor Cadillac oder Rolls-Royce auch staatstragende Aufgaben. Sie chauffierten etwa Charles de Gaulle bei seinem Besuch durch Kanada oder die Queen Mum jahrelang durch London. Die nigerianische Regierung kaufte sogar eine Flotte von 40 in den Nationalfarben Grün-Weiß lackierten Dienstwagen für Minister und höhere Beamte. Trotzdem musste dringend ein in moderner Ponton-Form gestylter Nachfolger her, der logischerweise Jaguar Mk X heißen sollte.

Der neue große Jaguar wurde am 10. Oktober 1961 vorgestellt und übernahm von seinem Vorgänger nur den 3,8-Liter-Reihensechszylinder. Diese epochale Jaguar-Maschine feierte bereits 1948 mit dem Roadster Jaguar XK 120 ihre Premiere und blieb bis 1992 im Einsatz. Zuletzt in der konservativ von vielen Königshäusern genutzten, 5,7 Meter langen Repräsentations-Limousine Daimler DS 420.

Jaguar 420 ist ein Mix aus Mk X und Mk II

Dass der Mk X nur ein halbes Jahr nach dem superschnellen Jaguar E-Type vorgestellt wurde, war kein Zufall, besaß er doch die gleiche Hinterachse mit Einzelradaufhängung sowie den gleichen Motor mit identischer Leistung: 259 SAE-PS. Ab Oktober 1964 gab es den Mk X bei gleicher Leistung mit 4,2 anstatt 3,8 Litern Hubraum, und wiederum ab Oktober 1966 änderte sich dessen Bezeichnung in 420 G.

Der einzige optische Unterschied zum Mk X ist die stärker ausgeprägte Mittelstrebe im Kühlergrill. Gleichzeitig führte Jaguar das Modell 420 ein - ein Mix aus Mk X (Heck- und Frontpartie) und Mk II (Karosserie-Mittelteil und Türen).

Das "G" unseres Fotofahrzeugs von 1968 steht daher im Unterschied zum kurzen Jaguar 420 für "grand". Außerdem verhalf es dem großen Jaguar zum Nicknamen "Big Gee" ("großes G"). Und big ist er auf jeden Fall.

JDOST - Gazette

Wenig Abstand zum Lenkrad und sportliche Sitzhöhe

Besonders die damals bereits überfällige Ponton-Form mit dem langen, nach hinten abfallenden Heck und der schräg nach vorn stürmenden Kühler Nase ließen den Mk X beziehungsweise Jaguar 420 G so dramatisch in die Länge wachsen. Die Form des Dachaufbaus ähnelt dagegen stark der des Vorgängers, erhielt aber eine Panorama-Frontscheibe und eine deutlich vergrößerte Heckscheibe.

Wer hinter dem Lenkrad Platz nehmen möchte muss einen breiten Seitenschweller überwinden und sich mit eher bescheidenen Platzverhältnissen begnügen. Nicht in der Breite, aber im Abstand zum Lenkrad. Der hat sich gegenüber dem Jaguar Mk IX nur wenig vergrößert, während die Sitzposition deutlich niedriger, im direkten Vergleich fast schon sportlich ausfällt.



Ordnung auf dem Armaturenbrett

Der wichtigste Unterschied ist das im Jaguar 420 G übersichtlich gestaltete Armaturenbrett mit einer Kippschalterleiste und zwei großen

JDOTS - Gazette

sowie vier kleinen, zum Fahrer hin gruppierten Rundinstrumenten. Im Jaguar Mk IX dagegen wirken Schalter und Instrumente etwas wahllos verteilt. Außerdem sitzt das schwarze Gehäuse des kleinen Automatik-Wählhebels mit der Ganganzeige wie ein Fremdkörper auf der Lenksäule.

Während also am vierschrötigen Vierspeichen-Volant des Jaguar Mk IX noch traditionsgemäß vor allem Maschinisten und Chauffeure ihren Dienst tun sollten, spricht das übersichtlich gestaltete Cockpit des 420 G auch den Herrenfahrer und vielleicht sogar die Dame des Hauses an.

Kaum Unterschiede beim Fahren

Beim Fahren sind jedoch die Unterschiede gar nicht so groß, wie die beiden Cockpits es vermuten lassen. Auch der ältere Jaguar Mk IX lässt sich dank Servolenkung und Dreigangautomatik spielerisch durch den Stadtverkehr dirigieren. Die akustische Begleitung besteht fast nur aus einem leisen Rauschen und Antriebsheulen beim Losfahren.

Vibrationen gibt es fast keine. Gewöhnungsbedürftig ist nur die supersofte, etwas indirekte Lenkung ohne jede Rückmeldung über die Fahrzustände. Das übernehmen in schnell gefahrenen Kurven die Schräglage der Karosserie und - als eindeutiges Alarmsignal - das Pfeifen der Reifen.

420 G mit leichter Anfahrschwäche

Der modernere Jaguar 420 G kann das alles einen Tick besser, benötigt aber trotz des größeren Hubraums beim Losfahren einen energischen Gasfuß. Obwohl das Gaspedal nur wenig Widerstand bietet und sich fast ohne Gegenwehr auf den Boden drücken lässt, braucht das 1,9 Tonnen schwere Fünf-Meter-Schiff eine kleine Gedenksekunde, um dann sanft, aber unerbittlich Fahrt aufzunehmen - etwa so wie in einer modernen, fast geräuschfrei arbeitenden Straßenbahn. Doch hat sich der Big Gee einmal in Bewegung gesetzt, hängt er gut am Gas, beschleunigt sogar bei höherem Tempo recht ordentlich und vermeidet dabei jede Form von Drehzahl-Hysterie: Mehr als 4.000/min sind nie erforderlich.

Dass es hinter dem Lenkrad des 420 G vergleichsweise eng zugeht, akzeptieren wir sofort, wenn wir eine der beiden Fondtüren öffnen und über eine ähnlich prachtvolle Innenraumgestaltung staunen, wie wir sie

JDOST - Gazette

bereits im Jaguar Mk IX bewundert haben. Noch immer gibt es das rote, an seinen Ecken abgerundete Ledersofa und eine mit Leder bespannte Trennwand zum Vorderabteil. So, als säße man in einer Loge der Mailänder Scala. Und noch immer laden zwei Holzklapptische zum Studieren von Akten oder zum Verzehr eines kleinen Lunch-Paketes ein.

Jaguar 420 G ein Drittel teurer als Mercedes 300 SEL

Der Preis des Jaguar 420 G war in Deutschland jedoch lange nicht mehr so heiß wie beim Vorgänger Mk IX. Im Jahr 1968 stand er mit strammen 31.250 Mark in der Preisliste. Zum Vergleich: ein ähnlich komfortabler Mercedes 300 SEL (W109) war bereits für 23.400 Mark zu haben. Trotzdem nahm Jaguar den Big Gee erst 1970 aus dem Verkaufsprogramm, wo er bereits seit 1968 durch den neu eingeführten XJ6 einen starken Konkurrenten erhalten hatte.

Die neue Jaguar XJ6-Limousine, die den kurzen 420 ersetzte, war übrigens das letzte Modell, an dessen Entwicklung Jaguar-Gründer Sir William Lyons noch persönlich beteiligt war. Dabei entschied sich der Firmenchef bei den Limousinen für eine eher sanfte, mehr evolutionäre Design-Entwicklung, während die Sportmodelle XK 120 bis 150, E-Type und XJ-S sich optisch radikal voneinander unterscheiden.

JDOST - Gazette



Auch unser relativ junges Jaguar XJ6-Fotomodell von 1980 aus der Serie 3 erinnert mit seinem nach vorn geneigten Vieraugen-Kühlergesicht und dem sanft abfallenden Wagenheck an den Vorgänger Mk X beziehungsweise 420 G.

Jaguar XJ6 für das 21. Jahrhundert

Wieder stehen der große Drehzahlmesser und der Tachometer zentral im Blickfeld des Fahrers. Der hält jetzt ein daumendickes Lederlenkrad in Händen und findet trotz des noch immer relativ knapp bemessenen Fußraums eine bequeme Sitzposition. Willkommen im 21. Jahrhundert. So fährt man heute Auto, nur dass einem der Blick auf die Motorhaube - beim Jaguar XJ6 mit 4 Scheinwerferrundungen - in der Regel verwehrt bleibt.

Auch die jetzt präzise und mit etwas Rückmeldung arbeitende Servolenkung macht richtig Freude. Nur die massive hölzerne Pracht aus den 50er- und 60er-Jahren musste im Jaguar XJ6 einigen schwarzen Kunststoffelementen weichen.

Jaguar XK-Motor jetzt mit Einspritzung - und nur 205 PS

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOST - Gazette

Vorn zischelt noch immer der langhubige Reihensechser aus dem Jaguar Mk IX, der jetzt 205 DIN-PS über eine etwas verschlafene Dreigangautomatik an die Hinterachse liefert. Durch einen kraftvollen Kick-down kommt die vergleichsweise schlanke Katze dennoch in Fahrt und sprintet schneller als ihre beiden Vorgänger vom Stand auf 100: in 9 Sekunden, Spitze 200 km/h.

Durch das gelungene und immer nur sanft revidierte Design behielt die Grundform des XJ6 bis 2009 als XJ8 mit V8-Motor ihre Gültigkeit. Wer deshalb von einer Jaguar-Limousine spricht, der meint zuallererst den XJ6 und seine direkten Nachfolger. Das ist eigentlich schade, denn die beiden sehr gut motorisierten Vorgänger besitzen ihren ganz eigenen Charme.

So viel kosten Jaguar Mk IX, 420 G und XJ6

Der älteste dieses Jaguar-Trios ist zugleich auch der mit Abstand teuerste: Gepflegte Exemplare im Zustand 2 kosten rund 41.000 Euro - dabei erscheint uns der Wagen immer noch unterbewertet angesichts des Gebotenen. Der deutliche Preisunterschied zu Zustand-4-Autos (11.000 Euro) überrascht angesichts des robusten Leiterrahmens und der dadurch recht kostengünstig zu restaurierenden Karosserie.

Viele Jaguar 420 G wurden als günstige Ersatzteillieferanten für den E-Type missbraucht. Sie wurden ihrer Technik beraubt und auf dem nächsten Schrottplatz - wenn es für die gut lief - entsorgt. Sie sind daher rar - aber immer noch nicht teuer. Die Preise liegen bei 23.000 Euro (Zustand 2) beziehungsweise 5.800 Euro (Zustand 4).

Die Serie 3-Modelle des Jaguar XJ6 sind deutlich rostresistenter als seine selteneren Vorgänger. Sie kosten im guten Zustand rund 12.500 Euro (Zustand 4: 2.800 Euro).

©JDOST – Zeitgenössischer Bericht März 2016 by Wolfgang Schöbel
