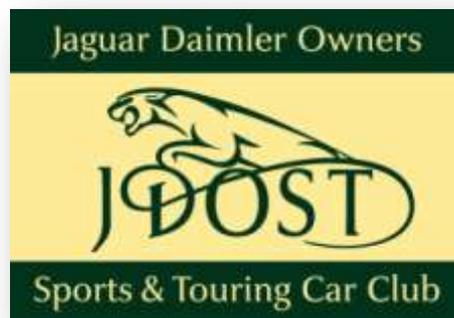


JDOST - Gazette

Jaguar & Land Rover einst und jetzt

Issue No. 80

August 2016



Inhalt:

**Die „Special Operations“-Abteilung
von Jaguar Land Rover** **Seite 2**

**Jaguar Classic Challenge – Marcus von Oeynhausen
siegt mit seinem E-Type Bj.1961** **Seite 5**

Jaguar F-Type von B&B Automobiltechnik **Seite 7**

Jaguar-Gebrauchtwagen – Übersicht August 2016 **Seite 9**

Zeitgenössischer Bericht:

Jaguar XJ 220 **Seite 10**
über Jahre der schnellste Supersportwagen der Welt

Die „Special Operations“-Abteilung von Jaguar Land Rover

Mit der Gründung der Abteilung „Special Operations“ hat Jaguar Land Rover 2014 die Voraussetzung geschaffen, noch individuellere Kundenwünsche erfüllen zu können. Die vom früheren Land Rover-Markenchef John Edwards geführten rund 1000 Spezialisten befassen sich unter anderem mit besonders hochwertigen oder leistungsstarken Modellvarianten, mit nach Kundenwunsch produzierten Maßanfertigungen oder historischen Modellen von Jaguar und Land Rover. Auch das Angebot an Accessoires wurde bereits deutlich ausgeweitet. Erste Produkte der Fahrzeugsparte „Special Vehicle Operations“ und „Jaguar Classic“, wie der Jaguar F-TYPE Project 7, der Range Rover Sport SVR und der Jaguar E-TYPE Lightweight wurden bereits in 2014 und 2015 auf dem Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring der Öffentlichkeit präsentiert: Auf dem diesjährigen Motorsportfestival in der Eifel steht der Jaguar F-TYPE SVR sowie der Land Rover Series 1 Reborn und Restaurierungen von E-TYPE und XK120 im Mittelpunkt.

„Unsere Kunden und ihre vielfältigen Wünsche stehen im Mittelpunkt unserer gesamten Arbeit. Die Gründung des Special-Operations-Teams ist bester Beweis. Mithilfe dieser Spezialisten werden wir attraktive neue Produkte auf den Markt bringen können, die die weltweite Reputation der Marken Jaguar und Land Rover nochmals steigert“, kommentiert Dr. Ralf Speth, Jaguar Land Rover CEO, die „Special Operations“-Division.



Geleitet wird die Abteilung von Managing Director John Edwards, der dem Gemeinschaftsunternehmen bereits unter anderem als Markenchef des 4x4-Spezialisten Land Rover diente. Edwards führt eine Mannschaft von etwa 1000 hochqualifizierten Mitarbeitern an. Sie befassen sich vorrangig mit

JDOST - Gazette

vier Aufgaben:

- **Hochwertige Sonderserien**, wie Hochleistungsmodelle, besonders exklusive oder luxuriöse Varianten sowie limitierte Sammlereditionen.
- **Maßanfertigungen im Kundenauftrag** – dazu ein nochmals erweitertes Portfolio an Farben und Materialien sowie Ausstattung und Zubehör.
- **Klassische bzw. historische Jaguar- und Land Rover-Modelle**, einschließlich Wiederaufbau, Service und Restaurierung von Oldtimern sowie Herstellung und Vertrieb von Ersatzteilen für historische Modelle.
- **Ausweitung des Angebots an Accessoires** – hochwertige Markenprodukte mit Jaguar- oder Land Rover-Signet.

Ihren Sitz hat die Abteilung „Special Operations“ in einem neuen Technikzentrum in der Nähe der Jaguar Land Rover-Hauptquartiers in den britischen West Midlands. Hier haben die Fachleute beste Arbeitsbedingungen – beispielsweise flexibel nutzbare Werkstätten im Formel-1-Stil, einer vollautomatisierten Lackiererei und einer speziellen Kundenauftragszone für exklusiven Service und perfekte Individualisierung.



Ebenfalls zum „Special Operations“-Geschäft gehört der Bereich Jaguar Land Rover Classic. Die bisher existierenden Werkstattkomplexe für klassische Jaguar Fahrzeuge am



historischen Firmensitz Browns Lane in Coventry sowie für klassische Land Rover Fahrzeuge im Stammwerk Solihull werden zukünftig an einem neuen Standort in den Midlands zusammengefasst. Für das Jaguar Land Rover Classic Team unter der Leitung von Tim Hannig entstehen damit beste Bedingungen für Service und Restaurierung historischer Modelle.

„Der Oldtimer-Grand-Prix ist für Jaguar Land Rover Classic eine ideale Bühne, um unser breitgefächertes Portfolio an Services rund um alle Belange des Classic Car-Marktes zu präsentieren. Mit den sechs neu aufgebauten E-TYPE Lightweight – ein Exemplar haben wir im letzten Jahr auf dem Oldtimer-Grand-Prix gezeigt – den hochwertigen und

JDOST - Gazette

authentischen Restaurierungen sowie der auf der Techno Classica erstmals vorgestellten Land Rover ‚Reborn‘-Aktion verdeutlichen wir die hohe Kunst der für uns tätigen Spezialisten, unsere klassikaffine Kundschaft mit höchster Qualität zu bedienen“, so Hannig.

Land Rover Reborn Series 1

Im Zuge seiner „Reborn“-Initiative verhilft Land Rover Classic von 1948 bis 1958 gebauten Land Rover Serie I mit Hilfe von Land Rover Classic-Teilen in den Original-Werkszustand. Das am Nürburgring gezeigte „Scheunenmodell“ ist ein Exemplar von 1951 mit 80 Zoll langem Radstand. Es war in Australien auf einer Farm im Einsatz und weist die von einem harten Autoleben herrührenden Verschleißerscheinungen auf. Das makellose Gegenstück ist der erste vom neuen Land Rover Classic Team in Solihull komplett restaurierte „Landy“. Ein „Completely Knocked Down“-Fahrzeug, das in seine Einzelteile zerlegt 1950 als Bausatz von England nach „Down under“ verschickt wurde. Wo es erst dort zusammengesetzt wurde. Auch dieser Land Rover 80 verbrachte sein ganzes aktives Leben auf einer Farm.



Jaguar F-TYPE SVR

Nach dem Sondermodell Jaguar FYPE Project 7 präsentiert Jaguar nun auf dem Oldtimer Grandprix den ersten vom Jaguar Land Rover Geschäftsbereich Special Vehicle Operations entwickelte Serien-Jaguar und mit 575 PS den bis dato stärksten F-TYPE mit 322 km/h Höchstgeschwindigkeit. Ab 138.400 Euro (Coupé) und 145.400 Euro (Cabriolet) fährt der Top-Athlet aktuell bei den deutschen Jaguar Händlern vor.



Für Mitfahrten in Begleitung eines erfahrenen Nordschleife-Kenners haben Jaguar und die Nürburgring GmbH einen speziell präparierten F-TYPE SVR im Einsatz. Die neue „Ring-Cat“ wurde von den SVO Spezialisten mit einem Überrollkäfig und Recaro-Rennschalensitzen bestückt; auch optisch ist er ein Hingucker.



Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOST - Gazette

„Die 575 PS des F-TYPE SVR können nirgendwo sonst besser umgesetzt werden als auf dem Nürburgring“, ist Christian Danner, Chief Lead Instructor der Jaguar Driving Academy und Ex-Formel-1-Pilot, überzeugt. Das sehen auch die begeisterten Fans so - die Jaguar Ring-Cat Fahrten sind am Wochenende des Oldtimer Grand Prix bereits ausgebucht.



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

Jaguar Classic Challenge – Marcus von Oeynhausen siegt mit seinem E-Type Bj.1961

Mit einer souveränen Fahrt hat Lokalmatador Marcus von Oeynhausen in einem Jaguar E-type Baujahr 1961 seinen Vorjahressieg beim deutschen Lauf zur Jaguar Classic Challenge wiederholt. Nach 19 Runden auf dem Grand Prix des Nürburgrings lag er 58 Sekunden vor der zweitplatzierten Paarung Joaquin Folch (Spanien)/ Jeremy Welch (Großbritannien). Tim Hannig, Direktor Jaguar Land Rover Classic, nahm die Siegerehrung vor und bedachte mit dem Drittplatzierten Rainer Vorkörper (Bensberg) einen weiteren deutschen E-type-Fahrer mit einem Pokal.



vor voll besetzten Tribünen zunächst die Führung, gefolgt von von Oeynhausen, Welch, Vorkörper und Edward Boot (alle auf E-types). Diese Fünfergruppe setzte sich bald vom übrigen Feld

Im Qualifying am Freitag hatte von Oeynhausen mit einer Zeit von 2.05,688 Minuten noch Julian Thomas den Vortritt lassen müssen. Der Brite, Sieger der ersten drei Läufe zur diesjährigen Jaguar Classic Challenge, hatte sich mit einer Runde in 2.04,448 Minuten die Pole-position erkämpft. Auch nach dem Start übernahm Thomas



Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOST - Gazette

ab, wobei bis zum Pflichtboxenstopp bei Halbzeit des 40-Minuten-Rennens die Führung mehrmals wechselte.

Anders als in den vorangegangenen Läufen liefen die Boxenstopps diesmal ohne Dramen ab, sodass das Fünfer-Rudel auch anschließend eng zusammenblieb. Das ging so bis in Runde zwölf, als Thomas mit technischen Problemen seinen Traum vom vierten Saisonsieg infolge begraben musste. Mit noch 14 Minuten auf der Uhr führte nun von Oeynhausens und begann seinerseits, sich von Joaquim Folch abzusetzen. Bis zum Ziel baute der Ostwestfale dann seine Führung noch auf fast eine Minute aus – und fuhr nebenbei mit 2.04,563 Minuten (Schnitt von 126,05 km/h) auch noch die schnellste Runde des Rennens.

„Ich freue mich sehr, erneut vor meinem Heimpublikum gewonnen zu haben“, sagte der



Graf nach dem Rennen. *„Meine Rennfahrerkollegen sorgten für ein unterhaltsames Rennen und verlangten mir alles ab. Die Jaguar Classic Challenge ist ein tolles Aushängeschild für die Marke und für den historischen Motorsport allgemein. Es gibt nichts Schöneres, als diese faszinierenden Autos Seite an Seite um die Kurven flitzen zu sehen.“*

Die Klasse A wurde eine Beute von Georg Nolte (Germersheim) in einem weiteren E-type; in den Klassen B und C erklimmen die Briten Roger Cope (Jaguar Mk 1) und John Burton (E-type) jeweils die oberste Stufe des Siegerpodestes.

Schon in 14 Tagen treffen sich die Teilnehmer der Jaguar Classic Challenge in Oulton Park zum Finale der Saison 2016. Wer noch am traditionsreichen „Gold Cup“ teilnehmen möchte, findet auf der Website <http://www.hsc.org.uk/jaguar-classic-challenge> alle Details zum Reglement und zu den Teilnahmebedingungen.



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

Jaguar F-Type von B&B Automobiltechnik

Für all diejenigen unter uns die meinen, ein F-Type sei eine lahme Krücke und mehr Leistung kann niemals schaden, hat B&B Automobiltechnik in Siegen die richtigen Antworten parat. Bis zu 640 PS und 800 Nm werden angeboten.

B&B Automobiltechnik optimiert bereits seit 1984 erfolgreich hochwertige Fahrzeuge. Die neuste Entwicklung des Siegener Tuningbetriebes ist der aktuelle Jaguar F-Type welcher ab sofort in mehreren Leistungsstufen modifiziert werden kann.

Die Leistung des stärksten **Jaguar F-Type SVR** steigt von serienmäßigen 575 PS und 700 Nm in der stärksten von 2 Ausbaustufen auf 640 PS und 800 Nm. Hierbei sinkt die Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h von 3,6 sec auf 3,2 sec. Der 0-200km/h Sprint reduziert sich von 11,7 auf 10,5 sec. Die Vmax liegt bei deutlich über 320km/h. Eine kleinere Leistungsstufe mit 600 PS / 740 Nm ist ebenfalls erhältlich.



Die Leistung des **Jaguar F-Type R** steigt von serienmäßigen 550 PS und 680 Nm in der stärksten von 2 Ausbaustufen auf 625 PS und 780 Nm. Hierbei sinkt die Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h von 4,2 sec auf 3,5 sec. Der 0-200km/h Sprint reduziert sich von 13,3 auf 11,2 sec. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei über 320km/h. Eine kleinere Leistungsstufe mit 585 PS / 720 Nm ist ebenfalls erhältlich.

Die Leistung des **Jaguar F-Type V8 S** steigt von serienmäßigen 495 PS und 625 Nm in der stärksten von 2 Ausbaustufen auf 600 PS und 740 Nm. Hierbei sinkt die Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h von 4,3 sec auf 3,6 sec. Der 0-200km/h Sprint reduziert sich von 13,8 auf 11,5 sec. Die Top-Speed steigt auf über 300km/h. Eine kleinere Leistungsstufe mit 550 PS / 680 Nm ist ebenfalls erhältlich.



Erreicht werden diese Fahrleistungen durch eine geänderte Übersetzung des Kompressor-Antriebes in Verbindung mit der Bearbeitungen von Ansaugwegen und Luftführungen. Die

JDOST - Gazette

Erhöhung des Ladedruckes und der Anpassung der Einspritzkennfelder runden die Optimierungen ab. In allen Leistungsstufen wird das Automatikgetriebe auf die veränderten Bedingungen angepasst.

Für die Leistungssteigerung der schon serienmäßig nicht wirklich lethargischen Triebwerke erleichtert B&B ihr Portemonnaie um ca. drei bis acht Kilo-Euronen – Exklusivität inklusive.

Um die Fahreigenschaften und die Optik des Jaguar F-Type zu optimieren, bietet B&B



einen **einstellbaren Gewinde-Sportfedernsatz** an, welcher die Möglichkeit bietet, die Karosserie zwischen 5 mm und 30 mm abzusenken. Ein Sportfedernsatz, welcher eine feste Höhenreduzierung von 20 mm an der Vorderachse und 15 mm an der Hinterachse erreicht, ist ebenfalls verfügbar. Ergänzend hierzu sind Distanzscheiben erhältlich (VA 30mm / HA 40mm).

Eine deutliche Verbesserung des Fahrverhaltens wird durch die Verwendung des **B&B / KW Gewindefahrwerkes V3** erreicht. Das in Höhe, Zug- und Druckstufe einstellbare Gewindefahrwerk ermöglicht deutlich höhere Kurvengeschwindigkeiten und trägt maßgeblich zu mehr Fahrsicherheit bei.

In Vorbereitung ist die **B&B Hochleistungsbremsanlage**, welche dem Jaguar F-Type Fahrer jederzeit ein äußerst beruhigendes Gefühl überlegener Sicherheit vermittelt. Die Bremsleistung wird bei sportlicher Fahrweise oder in Notsituationen bei Hochgeschwindigkeitsfahrten deutlich verbessert. Die maximale Bremsscheibengröße beträgt dann an der Vorderachse 396mm. Diese Bremsanlage wird dann auch unter die Original 19+20" Zoll Räder des F-Type Verwendung finden.



Die **B&B Leichtmetallfelge B21** VA 9,0 x 21" Zoll mit 255/30-21 / HA 10,5 x 21" Zoll mit 295/25-21 Bereifung bietet erheblich mehr Reserve bei höheren Kurvengeschwindigkeiten und erweitert zudem noch die sportlichere Optik des Jaguar F-Type.

Informationen zu Preisen und weiteren Details:
B&B Automobiltechnik GmbH
Birlenbacher Straße 126, D-57078 Siegen
Telefon: +49-271-30323-0
www.bb-automobiltechnik.de

©JDOST – August 2016 by Andreas Icha; Fotos: B&B Fahrzeugtechnik

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

Seite 8 von 12

JDOST - Gazette

Jaguar-Gebrauchtwagen – Übersicht August 2016

Jaguar/Daimler bis Bj.1990 aus willhaben.at

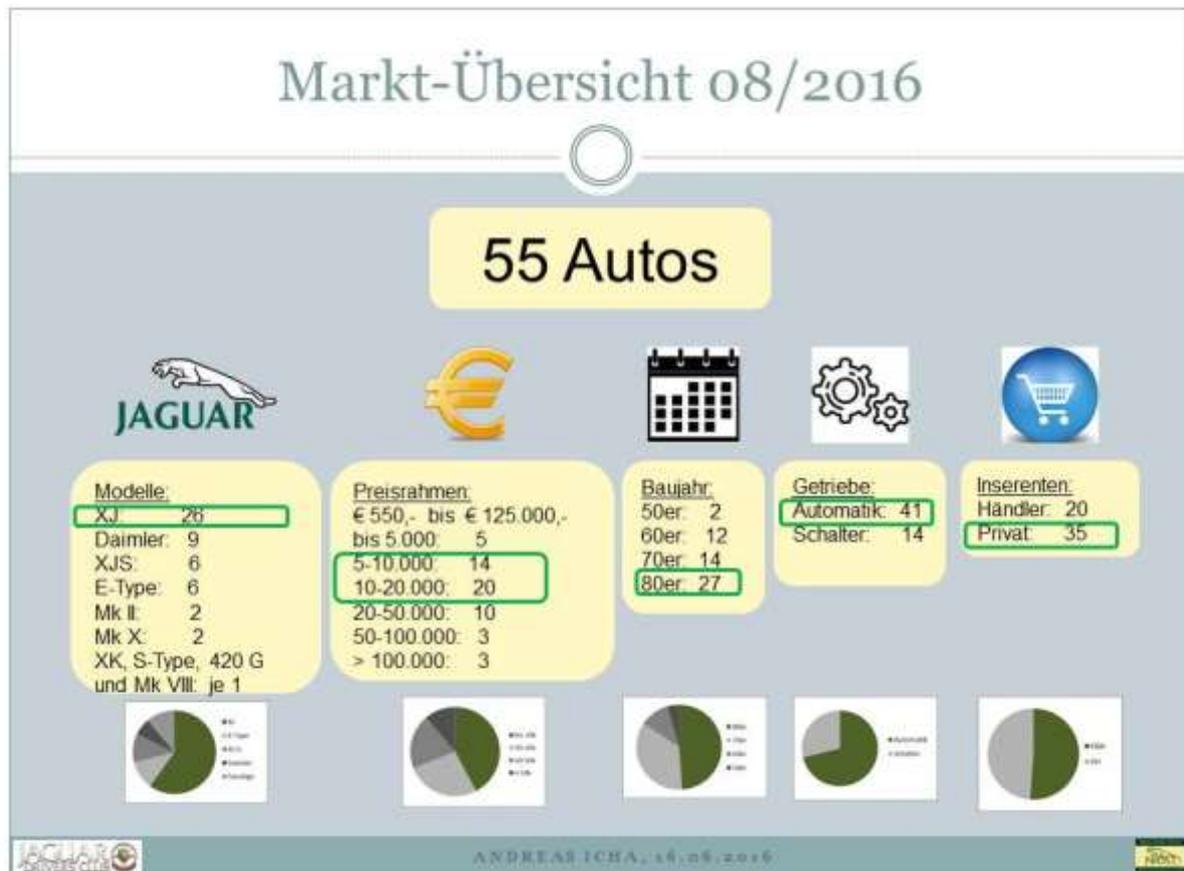
Im Vergleich zum Juli 2016 steigt der **Gesamtbestand** um 22 % von 45 auf 55 Fahrzeuge.

Die Anzahl der Fahrzeuge im ‚beliebtesten‘ **Preissegment** (EUR 5.000-20.000) steigt um 36 % von 25 auf 34 Stück.

Von 5 auf 12 Stück steigt die Anzahl der Autos aus den **60er-Jahren**.

Rund 75 % des Bestandes sind Fahrzeuge mit **Automatik-Getriebe**.

Im August sind mehr als 63 % **Händler-Inserate** - im Vergleich zu ca. 50 % im Juli.



Zeitgenössischer Bericht

Jaguar XJ 220 - über Jahre der schnellste Supersportwagen der Welt

Man nähert sich dem schnellsten Supersportwagen der Neunzigerjahre mit Ehrfurcht! Mit über 350 km/h Spitzengeschwindigkeit wurde der Jaguar XJ220 gemessen, den Nürburgring-Serienwagen-Rekord hielt er für acht Jahre mit unter acht Minuten. Und dann ist man erstaunt, wie zivilisiert sich die Super-Raubkatze benimmt.

Ouvertüre - der Prototyp von Birmingham

Alles begann mit einem Feierabendprojekt. Jaguar-Chefkonstrukteur Jim Randle wollte den Markt für Supersportwagen nicht einfach Ferrari und Porsche überlassen, zumal man 1988 (und 1990 dann nochmals) die 24 Stunden von Le Mans für sich entscheiden konnte. Im sogenannten Samstag-Club werkten Randle und seine Boys am Prototypen und wurden gerade einmal acht Stunden vor der offiziellen Präsentation anlässlich der Birmingham Motor Show am 18. Oktober 1988 fertig. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte kaum jemand den Supersportwagen gesehen und selbst die Jaguar-Bosse John Egan und Roger Putnam hatten nur eine Woche Vorlauf, um die Freigabe am Autosalon zu erteilen.



Was die Besucher in Birmingham zu sehen bekamen, war ein vergleichsweise riesiger Sportwagen mit 2,85 Meter Radstand und 5,14 Meter Außenlänge. Hinter dem Cockpit saß ein 6,222 Liter großer V12-Motor, dem deutlich über 500 PS attestiert wurden. Die Leistung sollte über einen permanenten Allradantrieb auf die Räder losgelassen werden. Die 4x4-Konzeption stammte von FF Developments (Ferguson), einem Vorreiter und Technologieführer, dem bereits der Jensen FF der Sechzigerjahre zu verdanken gewesen war.



Viele Komponenten des Prototyps stammten aus dem Rennsport und wurden von den Zulieferern kostenlos im Tausch gegen die erwartete Öffentlichkeitswirkung zur Verfügung gestellt. Die Aluminiumkarosserie entstand von Hand bei Park Sheet Metal, das Design wird Geoff Lawson und Keith Helfet zugeschrieben.

Das Ergebnis überzeugte, bereits auf dem Stand sollen Blanko-Checks die Hand gewechselt haben, dabei gab es noch keinerlei Entscheide für eine Serienfertigung.

Kurz danach erhielt der Jaguar XJ 220 im Jahr 1989 auch noch den internationalen "Car Design Award" mit deutlichem Vorsprung vor dem Italdesign Aztec, dem Citroën Activa und dem Cadillac Voyage. "Trotz moderner Form ein typischer Jaguar, der an das (frühere) Rennsportimage der Marke anknüpft", schrieb die Automobil Revue in ihrem Kommentar.

Allegro - Produktionsentscheid

Nach dem mehr als nur positiven Echo von der Öffentlichkeit und potentiellen Käufern entschied sich Jaguar im Dezember 1989, den Supersportwagen zu bauen. Vorweg ging eine Überprüfung der Konstruktion durch Tom Walkinshaws Jaguar Sport Firma, die dann auch die Fertigung übernahm.

350 Exemplare sollten er nun werden. 1400 Kunden waren bereit, den Wagen zu kaufen und 50'000 Pfund Anzahlung zu leisten. Wegen des erwarteten Andrangs hatte man die Produktionsmenge bereits von 220 auf 350 erhöht.



Die Ingenieure von Jaguar Sport krepelten den Prototypen nachhaltig um. Statt des geplanten V12, den man geräuschtechnisch kaum auf die existierenden Lärmnormen hätte reduzieren können, entschied man sich für den V6-Motor aus dem Rennsieger XJR-11, allerdings musste das Renntriebwerk, einst gebaut von Max Heidegger, komplett umkonstruiert werden, fast jedes Gussteil wurde angepasst.

JDOST - Gazette

Es resultierte ein 3,5-Liter-Sechszylinder mit 543 PS bei 6500 Umdrehungen und einem maximalem Drehmoment von 640 Newtonmeter, die bereits bei 5000 Umdrehungen anlagen. Soviel Durchsatz machte ein Sechsganggetriebe unnötig, womit man sich mit fünf Antriebsstufen bescheiden konnte. Auch auf den Allradantrieb wurde nicht zuletzt aus Gewichtsgründen verzichtet, immerhin durfte FF Developments das Getriebe und das Hinterachs-Differential liefern.

Dank des kürzeren Motors konnte der Radstand gekürzt werden, die Gesamtlänge des Wagens wurde um immerhin 25 Zentimeter gestutzt. Noch mehr profitierte das Gewicht des Sportwagens von den Anpassungen. Statt 1780 Kilogramm beim Prototyp resultierten nun 1375 kg, was auch die Entwicklung der spezifischen Reifen für Bridgestone erleichterte.



Im Sommer 1991 wurde der Presse der modifizierte Sportwagen gezeigt, fahren durften ihn die Journalisten allerdings noch nicht. Rund ein Jahr später wurden bereits die ersten Produktionsexemplare in Wykham Mill, Bloxham in der Nähe von Banbury in Oxfordshire in einer neuen Fabrik, die von Prince Charles und Diana eingeweiht worden war, zusammengeschraubt.

Fortissimo - Nürburgring-Rekord

Es war dann aber Andy Wallace, der Jaguar-Test- und Werksfahrer, der dem Jaguar XJ220 zu jenem Ruhm verhalf, der bis heute nachhallt. Bereits am 14. Mai 1991 umrundete er den Nürburgring in sieben Minuten und 57 Sekunden, einige Monate später knallte er eine weitere Nordschleifen-Rekordrunde in den Asphalt, bei 7:46.36 blieben die Uhren stehen, erst im Jahr 2000 wurde diese Bestmarke geknackt.

Der Jaguar XJ220 galt 1991 mit einer Spitze von 349,4 km/h als schnellster Seriensportwagen seiner Zeit, der McLaren F1 allerdings übertrumpfte ihn schon bald.

Capriccioso - teures Vergnügen

50'000 Pfund musste ein Interessent bereits bei der Bestellung für den am 1. Januar 1990 zum Preis von £ 290'000, als rund DM 870'000 oder über CHF 700'000 (vor Steuern) angekündigten Sportwagen anzahlen. Weitere 50'000 britische Pfund wurden neun Monate vor Baubeginn eingefordert.

Doch damit nicht genug. Im Kaufvertrag war aber vereinbart, dass der Endpreis einer Indexierung unterliege und so kamen auf den Käufer des hier gezeigten burgunderroten (Farbton "Monza") XJ220 weitere Preisanpassungen von insgesamt £ 53'459.60 zu, was den Gesamtpreis vor Steuern auf £ 343'459.60 oder inklusive Auslieferung rund eine Million Schweizer Franken, respektive DM 1,2 Millionen trieb.



Natürlich erhielten die stolzen Eigner dafür ein sehr schnelles und auch seltenes Auto, untereinander unterschieden sich die einzelnen Fahrzeuge aber mit Ausnahme von der Farbwahl für Lack und Interieur nicht. Sie hatten alle dasselbe zwar großzügig mit Leder bezogene Interieur, das aber gleichzeitig nur so von Großserien-Schaltern und Bedienungselement strotzte. Sie hatten aber auch die Gewissheit, dass die Karosserie in aufwändiger Handarbeit über ein Holzmodell geklopft worden war und dass kaum ein Roboter beim Bau des Wagens beteiligt war.

Mezzopiano - Ende nach 271 Exemplaren



1990, als die meisten der späteren XJ-220-Besteller ihren Vertrag unterschieden, war die Welt noch in Ordnung. Selbst der neue Mercedes-Benz R129 wurde mit deftigen Aufpreisen als Neuwagen weiterverkauft, nagelneue Aston Martin wurden mit deftigen Aufschlägen versteigert, Ferrari-Neuwagen und Klassiker erzielten Spitzenpreise. So war auch der Kampf um die 350 XJ 220 hart.

Doch dann setzte ein wirtschaftlicher Abschwung ein und viele Besteller ließen lieber die angezahlten 50'000 Pfund verfallen, als den Rest des Wagens zu bezahlen. So wurde im April 1994 der letzte XJ 220 montiert - nach exakt 271 Exemplaren.

Vivace - am Lenkrad des seltenen Supersportwagens

Auch der gekürzte XJ 220 wirkt groß, 4,93 Meter Länge und 2,01 Meter Breite lassen sich nicht verbergen, zumal die Höhe mit 1,15 Meter bescheiden ausgefallen ist. Die Aluminiumkarosserie wirkt aber attraktiv und weist eine Vielzahl attraktiver Details auf, man kann sich kaum sattsehen. Alleine schon der Mechanismus, der

JDOST - Gazette

die Lampen freigibt, ist ein Ereignis. Die Lampen werden nämlich nicht ausgeklappt, sondern eine Abdeckung, die sich rasant versteckt, gibt sie frei.

Der Einstieg gelingt problemlos, eine gewisse körperliche Biegsamkeit vorausgesetzt.

Der Start per roten Taster klappt auf Anhieb und hinter einem beginnt sich der V6 bemerkbar zu machen, ohne mit ungehobelten Manieren aufzufallen. Türe zu, erster Gang eingelegt, Kupplung losgelassen, die Fahrt beginnt ohne Aufregung, als säße man in einem Ford Sierra jener Zeit.



Besonders dynamisch wirkt die Superkatze nicht, zumindest solange nicht, bis etwa 3000 Umdrehungen erreicht sind. Dann allerdings ändert sich der Charakter des Wagens eindrucklich. Der Jaguar schießt nach vorne und man fühlt sich wie ein Jet-Pilot, der von einem Flugzeugträger in die Luft geschleudert wird.

Wer jetzt die Gänge alle durchschaltet, sieht die Tachonadel in kürzester Zeit die Skala entlang wandern, 100 km/h sollen in gut vier Sekunden erreichbar sein, 320 km/h nach einiger Zeit. Aber da wäre man seine Fahrerlaubnis bereits los, wenn man sich nicht gerade auf einer Rennstrecke befindet. Also beherrschen wir uns, schließlich befinden wir uns auf einer Landstraße und fahren schon bald wieder in eine kleine Ortschaft ein. Was auf freiem Feld nicht stört, nimmt man innerorts schnell als Nachteil wahr. Der Jaguar ist sehr unübersichtlich, die Gänge überaus lang übersetzt. Im zweiten Gang gebärdet sich der Motor bei 50 km/h recht unlustig, mehr als den dritten braucht man auch außerorts nicht, dabei geht die Schaltarbeit durchaus problemlos vonstatten.

Wir sind froh, dass wir den "Jag" nicht in eine enge Parklücke manövrieren müssen und schon bald wieder auf breiten Landstraßen fahren dürfen. Dort fühlt er sich in seinem Element, wirkt trotz der fehlenden Servolenkung handlich.

Man fühlt sich überraschend schnell zuhause im Übersportwagen der Neunzigerjahre, kommt allerdings auch nie in die Geschwindigkeitsbereiche, wo die aufwändige Aerodynamik richtig zum Wirken käme. Im Hinterkopf hat man stets den einst immensen Kaufpreis, der auch im Jahr 2016 noch nicht von den Handelspreisen für gut gehütete Exemplare eingeholt worden ist.



Ein Japaner soll seinen XJ 220 im 34. Stock eines Wolkenkratzers parkiert haben. So lassen sich dann auch die unglaublich tiefen Laufleistungen vieler dieser Superkatzen erklären. Schade eigentlich, denn so sieht man diese Autos ja auch kaum je auf der Straße. Und fürs Verstecken sind sie doch eigentlich viel zu schön!

Herzlichen Dank an die Redaktion von „Zwischengas“ für diesen herrlichen Bericht über diese äußerst rare Raubkatze aus den 90ern! Die Fotos stammen von Daniel Reinhard.

©JDOST – Zeitgenössischer Bericht August 2016 by Andreas Icha
