

JDOST – Gazette

Issue No.46

August 2013

betreffend Jaguar – Land Rover

einst und jetzt!

Inhalt:

Erlkönig Jaguar XS: Attacke auf BMW 3er und Co.

*

Jaguar F-Type im Innenraumcheck: Spaß haben und wohlfühlen!

Seite 4

Jaguar will günstigere Modelle anbieten

*

Frohe Botschaft im Jaguar

*

Jaguar XFR Sportbrake Erlkönig: Sportkombi kommt zur IAA

Seite 5

Jaguar XJ von 1990 und 2013: Die englische Edellimousine schlechthin

Seite 7

Termine – Vorschau

Seite 8

**Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den
JAGUAR XK120, 140 u.150 „Geschichte, Erfolge u. Konkurrenten Part I“**

Seite 14

INSERTATE – ANZEIGENTEIL

Erlkönig Jaguar XS: Attacke auf BMW 3er und Co.



Jaguar zielt mit dem XS-Modell auf die Mittelklasse und damit natürlich auch auf die deutschen Premium-Modelle wie BMW 3er, Mercedes C-Klasse oder Audi A4.

Jetzt wurde das Modell als Erlkönig mit der verkürzten Karosserie des XF erwischt, damit Jaguar bereits Antriebsstrang und Fahrwerk erproben kann.

Jaguar XS mit optionalem Allrad und als Kombi

Ab 2015 dürfte der Jaguar XS auf Basis der Leichtbau-Alu-Plattform von Range Rover auf den Markt kommen, wobei die Namensgebung noch

nicht final ist. Der Jaguar XS könnte auch als X-Type bei den Händlern stehen, wenngleich die Modelbezeichnung des wenig erfolgreichen X-Type, der seinerzeit auf dem Ford Mondeo aufbaute, einem Neuanfang im Wege stehen könnte.

Diesel- und Benziner zur Auswahl

Fix hingegen ist der Hinterradantrieb beziehungsweise der optionale Allradantrieb sowie eine umfangreiche Motorenrange von Vier- bis Sechszylindern als Diesel- und Benziner. Für den Kraftschluss wird vermutlich die bekannte Achtgangautomatik sorgen. Falls Jaguar sich von der eigenen Produktpalette leiten lässt, dann wäre auch eine Sportbrake-Version denkbar, ein in der Mittelklasse nicht zu vernachlässigende Karosserieform, die bereits der X-Type bot und den auch die Wettbewerber vorhalten.

Jaguar F-Type im Innenraumcheck: Spaß haben und wohlfühlen!

Mit dem F-Type will sich Jaguar wieder mit echter Sportlichkeit schmücken. Warum machen wir dann einen



Innenraumcheck? Weil der neue Roadster trotz aller Vollgas-Ambitionen auch edel, extravagant und hochwertig sein will - eben ein Jaguar.

Für unseren Innenraumcheck haben wir uns den Jaguar F-Type S mit 380 PS-Kompressor-V6 vorgeknöpft. Die Preise für den neuen Briten-Roadster beginnen bei knapp 85.000 Euro - Offenfahrspaß bei Wahnsinns-Motorsound inklusive. Diverse Extras wie zum Beispiel Navi, Sitzheizung und auch das Windschott treiben den Preis allerdings schnell in die Höhe, weshalb wir in einem F-Type zum Preis von gut 105.000 Euro Platz nehmen.

Einstieg und Sitzkomfort

Ob bei offenem oder geschlossenem Verdeck, der Einstieg in den Jaguar F-Type erfordert von den Passagieren schon ein gewisses Maß an Gelenkigkeit. Das liegt weniger an der flach stehenden Windschutzscheibe oder der 1,31 Meter niedrigen Fahrzeughöhe, es sind vielmehr die extrem tief montierten Sitze (2 cm tiefer als im XKR-S), deren Sitzflächen Fahrer und Beifahrer knapp unterhalb der Seitenschweller in Empfang nehmen. Dort angekommen ist von sportlicher Enge aber überraschend wenig zu spüren. Das F-Type-Interieur scheint sich förmlich um die Insassen zu schmiegen. Noch besser bekommt das natürlich der Fahrer zu spüren, da das Cockpit voll auf ihn ausgerichtet ist. Es ist beinahe vergleichbar mit in einem gut eingelaufenen Lederschuh, in den man nur mit einem Schuhlöffel schlüpfen kann, dann aber nie mehr raus will.

Die belederten Sportsitze sind gleichermaßen komfortabel wie edel. Auf Wunsch packen ihre Seitenwangen beim Drehen eines kleinen Rädchens in der Tür noch ein wenig fester zu. Die elektrische Sitzverstellung ist vielfältig, die Bewegungsfreiheit gut. Die Übersicht über das gesamte Fahrzeug geht als akzeptabel durch und dank der tiefen Sitzposition kommt auch Großgewachsenen der Querbalken des Scheibenrahmens nicht ins Gehege. Kurz: Im F-Type ist Wohlfühlen angesagt.

Materialauswahl und Verarbeitung im Jaguar F-Type

Im überwiegend schwarz gehaltenen Innenraum des Jaguar F-Type suchen kritische Finger harte Kunststoffflächen beinahe vergeblich. Dort wo sie dennoch auftauchen, kaschieren Karbon-Imitat, Chromringe oder Klavierlack das einfache Material. Letzter glänzt zwar schön, muss sich aber wie schon so oft in einem Innenraumcheck Kritik wegen der Anfälligkeit für Staub und Fingerschlieren gefallen lassen. Sei's drum, am insgesamt hochwertigen Eindruck kann das nicht rütteln, denn das Interieur ist ansonsten überwiegend mit Leder sowie unterschäumten oder gummierten Oberflächen ausgekleidet. Feine und exakte Ziehrnähte sowie die robust wirkenden Schalter und Regler geben dem F-Type-Innenraum eine noch edlere Note.

Etwas aus der Premium-Reihe tanzen aber der Drehregler für die Lautstärke in der Mittelkonsole und die Schalter der elektrischen Fensterheber. Sie wirken im F-Type irgendwie fehl am Platz.

Design und Ergonomie im F-Type-Innenraum

Das Cockpit des Jaguar F-Type ist wie bereits erwähnt komplett auf den Fahrer ausgerichtet. Die meisten Schalter und Drehregler sind sinnvoll platziert und jederzeit leicht zu erreichen. Das unten abgeflachte Lenkrad wirkt mit den zahlreichen Knöpfen für die Steuerung von Bordcomputer und Co. für manche Geschmäcker zwar etwas überfrachtet, liegt aber dank der verbreiterten Griffflächen bei zehn und zwei Uhr sehr gut in der Hand. Die Instrumente beschränken sich auf 2 analoge Runduhren für Geschwindigkeit und Drehzahl, dazwischen liefert ein Zusatzdisplay weitere fahrrelevante Infos. Der Tacho ist mit grau und weißen Ziffern bestückt, die die Geschwindigkeit abwechselnd in 20er-Schritten anzeigen. Das ist nicht optimal gelöst, aber noch zu verschmerzen. Schmerzen bereitet da schon eher die Armlehne in der Mittelkonsole, die viel zu kurz geraten ist und somit zu wenig Auflagefläche für die Unterarme bietet. Das Cockpit an sich ist modern und angenehm schlicht gestaltet. Als echter Hingucker erweisen sich die beiden Schalt paddles, der Startknopf und der Kippschalter für das Fahrwerks-Setup, die allesamt in einem Farbton irgendwo zwischen Orange und Gold glänzen.

Bedienbarkeit der Technik

Beginnen wir links mit der Bedienung für die elektrische Sitzverstellung. Aufgeteilt in drei Schalter und sinnvoll beschriftet, sollten sie niemanden vor ernste Probleme stellen. Gleiches gilt auch für die Klimaautomatik und die über Drehregler und die darunter liegenden Kippschalter gesteuert wird. Etwas mehr Eingewöhnungszeit erfordert allerdings die verschachtelte und daher etwas unübersichtliche Menüstruktur des Infotainmentsystems, dass sowohl über Tasten als auch direkt über den Touchscreen bedient werden kann.

Raum- und Ablageangebot im Jaguar F-Type

Keine Frage, das Raum- und Ablageangebot des Jaguar F-Type spielt bei einer möglichen Kaufentscheidung keine und wenn, dann maximal eine klitzkleine Rolle. Dennoch, der Vollständigkeit halber: Die Türen bieten ein schmales, aber langes Fach, in der Mittelkonsole kommen 2 Getränkebecher unter und Kleinkram kann unter der Armlehne verstaut werden. Ein Handschuhfach hat der Jaguar natürlich auch und der Kofferraum sollte ausreichend Platz für das Wochenendgepäck von 2 Personen bieten.

Wie es um die fahrdynamischen Qualitäten des neuen Jaguar F-Type bestellt ist, gibt es übrigens im aktuellen Heft in Form eines Einzeltests oder in einem [Fahrbericht](#) zu lesen. Weitere Infos und Funktionen (zum Beispiel zum Stoffdach-Faltmechanismus) haben wir in der Fotoshow zusammengestellt.

Jaguar will günstigere Modelle anbieten

Laut Insidern sollen eine Kompaktlimousine und ein Geländewagen ab 2015 BMW und Daimler Paroli bieten



London - Jaguar will Insiderinformationen zufolge künftig mit günstigeren Modellen punkten und damit den deutschen Autobauern BMW und Daimler direkt Konkurrenz machen. Der britische Luxuswagenhersteller wolle damit das Erfolgsrezept seiner Konzernschwester Land Rover nachahmen, sagten am Montagabend zwei Personen aus dem Unternehmensumfeld. Die neuen Modelle umfassten eine Kompaktlimousine und einen Geländewagen und sollten im zweiten Halbjahr 2015 auf den Markt kommen.

Frohe Botschaft im Jaguar

It's a boy! Kate und William haben einen Sohn. Die frohe Botschaft wurde in einem Jaguar XJ überbracht.



Täterätäh! Es ist vollbracht: Kate, Herzogin von Cambridge, hat ihrem Gatten William einen Sohn geschenkt. Das Windsor-Baby, dessen Name die Eltern noch nicht verraten haben, steht auf Rang drei in der britischen Thronfolge. In den Buckingham Palace wurde die freudige Nachricht aus dem Krankenhaus St. Mary's nicht von einem berittenen Kurier gebracht – ein Staatssekretär kutscherte die Kladder mit der frohen Botschaft in einem Jaguar XJ zur Queen.

Jaguar XFR Sportbrake Erlkönig: Sportkombi kommt zur IAA

Bislang bietet Jaguar den Kombi XF Sportbrake nur mit Dieselmotoren an. Das soll sich zur IAA ändern, dann steht der Sportbrake auch als potente XFR-Version bereit.



Erste Erlkönige wurden jetzt auf Testfahrt erwischt. Kunden auf der Suche nach einem echten Sportkombi werden ab Herbst auch bei Jaguar fündig. Wurden Käufer eines Jaguar XF Sportbrake bislang nur mit Selbstzündertriebwerken bei Laune gehalten, so darf es künftig auch ein Kompressor-V8 sein. 510 PS im Jaguar XFR Sportbrake

Im Jaguar XFR Sportbrake arbeitet der aus der Limousine bekannte per Kompressor aufgeladene Fünfliter-V8-

Benziner. Dieser stellt eine Leistung von 510 PS und 625 Nm zur Verfügung. Die Kraftübertragung auf die Hinterräder erfolgt über eine Achtgangautomatik. Analog zur Limousine dürfte auch der Kombi bei 250 km/h abgeregelt werden.

Adäquat zur Motorisierung wird auch die Optik des Kombis angepasst. So erhält der Jaguar XFR Sportbrake die Frontschürze des Limousine und auch am Heck kommt die bekannte Diffusorschürze zum Einsatz.

Angepasst werden natürlich auch das Fahrwerk und die Bremsanlage. Mit der Übernahme des V8 in den Kombi ist auch eine XKR-S-Version in greifbare Nähe gerückt. Damit würde der Kombi dann 550 PS und 680 Nm leisten und satte 300 km/h schnell sein.

Jaguar XJ von 1990 und 2013: Die englische Edellimousine schlechthin



Liebhaber hegen und pflegen ihn, und selbst unbedarften Laien zaubert sein Anblick ein verklärtes Leuchten in die Augen: Seit 1968 ist der Jaguar XJ Inbegriff einer englischen Edellimousine. Beim letzten Modellwechsel rückten die Briten zwar von der klassischen Linie ab, nicht aber von ihrem Ehrgeiz, besonderen Menschen auch etwas Besonderes zu bieten.

Sir William wäre wohl "not amused", wenn er die Frevel an seiner vorletzten Kreation noch erleben müsste. Denn erschreckend oft, wenn in Film und Fernsehen ein passendes Gefährt für Land- und

Lebemänner mit tragischem Ende gesucht wird, fällt die Wahl auf einen Jaguar XJ. Der springt dann irgendwann über die Klippe oder geht nach einem Salto in Flammen auf, weil die beiden Tanks im Heck so schön Feuer fangen. Das tut weh, obwohl der wirtschaftliche Schaden bei verbrauchten Fünftausend-Exemplaren meist gering und das Angebot guter Autos noch erstaunlich groß ist.

Hoch erfreut wäre der Jaguar-Gründer William Lyons (1901 bis 1985) dagegen, wenn er den top gepflegten Daimler Double Six, das Spitzenmodell der Reihe, vor der prächtigen Kulisse des Schlosshotels Kronberg sehen könnte. Schließlich war der Patriarch zugleich ein begnadeter Gestalter, prägte alle seine Autos höchstselbst und prüfte ihr Design stets im Freien vor seinem Landsitz Wappenbury Hall. Mit dem Karosseriebauer seines Vertrauens legte er Hand an, korrigierte Proportionen und Details, bis das Ergebnis stimmte.

Zeitlose XJ-Linienführung

Wie treffsicher das Stilempfinden des Autokraten war, hat er bei der Premiere des ersten Jaguar XJ im Herbst 1968 vermutlich selbst nicht geahnt. Gerade weil er sich nie um die aktuelle Automode scherte, löste die niedrige, sinnliche Linie der neuen Limousine helle Begeisterung und eine Flut von Bestellungen aus. So blieb die Baureihe trotz zahlreicher Kinderkrankheiten und massiver Qualitätsprobleme speziell in den Siebzigern über 20 Jahre lang in Produktion und fand bis 1992 insgesamt 402.848 Käufer.

Bis heute gilt der Viertürer als Ikone britischen Automobilbaus, verwöhnt das Interieur mit einem holzgetäfelten Armaturenbrett im wahrsten Wortsinn, mit duftenden Lederpolstern sowie liebenswerten Schrullen wie der Bürsten-Kulisse des filigranen Automatik-Wählhebels und den verchromten Aschenbechern links und rechts davon. Wer Tweedsakkos, Creamtea und die heimelige Pracht des Empires liebt, wird sich speziell in den feudalen Daimler-Varianten zuhause fühlen.

Ebenso klassisch der angestaubte Reihensechszylinder mit eher ausreichender Leistung, aber derart feiner Laufkultur, dass der Jaguar XJ6 1969 als bis dato leisester Testwagen in die Annalen von auto motor und sport einging – vor Mercedes 600 und Rolls-Royce Silver Shadow. 1972 machte der 5,3-Liter-V12 den XJ12 gar zur schnellsten Serienlimousine der Welt. Der Zweiventiler gibt sich zwar selten mit weniger als 20 Liter pro 100 km zufrieden, läuft jedoch sahniger als mancher moderne Hightech-Zwölfzylinder. Überdies schluckt die langhubige Federung Unebenheiten nicht nur sanfter als die meisten Zeitgenossen, sondern auch als der aktuelle Jaguar XJ.

Neuer Jaguar XJ wandelt zwischen Klassik und Moderne

Mit ihm wurde 2009 endgültig der Classic-Look begraben, nachdem schon der Vorgänger unter seiner traditionellen Silhouette mit überraschend moderner Technik auftrumpfte. Neben Alukarosserie und Luftfederung hielt 2005 sogar erstmals ein kultivierter, ökonomischer V6-Diesel im Flaggschiff Einzug, der bei nicht mal halbem Verbrauch die Fahrleistungen des alten V12 bietet. Als Tribut an neue Märkte und Bedürfnisse ist der Jaguar XJ zudem seit kurzem mit Allradantrieb und in einigen Ländern auch mit einem aufgeladenen Zweiliter-Vierzylinder lieferbar – shocking.

Selbst im Innenraum weht nun der kühle Hauch der Neuzeit, wobei subtiler Luxus über neureiches Schickimicki-Gehabe triumphiert. Der Übergang von der Klassik zur Moderne wirkt allerdings nicht überall gelungen, wie das TFT-Display mit virtuellen Instrumenten sowie die konfuse Touchscreen-Bedienung zeigen. Und während das Fahrwerk jetzt auch ein wenig sportlich kann, blieb die einstige katzenartige Geschmeidigkeit der Federung auf der Strecke.

Doch bis heute vermitteln die hohe Gürtellinie und die breite Mittelkonsole die intime Geborgenheit früherer Modelle, das beruhigende Gefühl, stets im Auge des alltäglichen Verkehrs-Tornados zu sitzen. Vor allem schafft der aktuelle Jaguar XJ das Kunststück, ganz neu und trotzdem markentypisch aufzutreten. Beim zufälligen Halt vor einem Kindergarten zerrt jedenfalls ein Knirps seine Mutter zum metallicroten Testwagen und quengelt: "Ich will aber mit dem Jaguar fahren.

" In puncto Begehrlichkeit seiner Marke hätte Sir William also guten Grund, "very amused" zu sein.

©JDOST - Berichte im Zeitraum July – August 2013
by Wolfgang Schöbel

Termine – Vorschau:

07.09.2013

**JDOST Seminar - Jaguar Historie
Swallow Sidecar bis Mk IV und MK V**

JDOST Garage

Stammersdorferstrasse 318 /Ecke Roseggerweg

2201 Gerasdorf

Anmeldeschluss ist der 31. August 2013

Mindestteilnehmerzahl liegt bei 10 Personen



**JAGUAR HISTORIE
SEMINAR AM 7. September.2013**

JDOST
FREUT SICH SIE ZU EINER VORSTELLUNG DER
URSPRUNGE (1927-1970) EINLADEN ZU KÖNNEN.

WAS SIE SCHON IMMER WISSEN WOLLTEN

- Der Beginn der Swallow Sidecars Corporation
- Vom Coachbuilder in die Standard Area
- SS1 bis SS100 die Vorkriegszeit
- MK VI und MK V
- Grace, Space, Pace die Modell MK VII, VIII, IX
- Kurz die sportliche Mittelklasse MK1+MK2+S-Type
- PREISBÄNDER, RESTAURIERUNG, SCHWÄCHEN

VERANSTALTUNGSDETAILS

TERMIN: 7-9-2013, 10:30 BIS 17:30 UHR
ORT: JDOST Garage, Stammersdorferstrasse 318 ;
Ecke Roseggerweg in 2201 Gerasdorf
Parkmöglichkeiten direkt im Roseggerweg

KOSTEN: Für JDOST Mitglieder 30 €
Für Nicht Mitglieder 60 €
(BEGLEITUNG Kostenlos)
INKLUDIERT SIND UNTERLAGEN,
PAUSEGETRÄNKE UND SNACKS

VERANST.: JDOST
WEB.: www.jdost.at
EMAIL: office@jdost.at
ANMELDUNG BIS 31-8-2013 ERBETEN.
DIE VERANSTALTUNG FINDET STATT AB 10 PERSONEN

powered by
www.jaguardream.at

19.09.2013 ab 19.30h

JDOST – Clubabend

Restaurant Panoramaschenke

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

<http://www.hotel-eitljoerg.at/>



Impressum: Herausgeber & Druck: JDOST

A-2201 Gerasdorf/Wien ZVR: 667443775

Redaktion: Wolfgang Schöbel & Karl Schwoiser office@jdost.at

Layout: Karl Schwoiser karl@jdost.at

Erscheinungstermin: monatlich

Zeitgenössischer Bericht über den JAGUAR XK120, 140 u.150

„Geschichte, Erfolge u.Konkurrenten

Part I“

Jaguar blickte bereits auf eine längere Geschichte zurück, als 1948 der XK 120 lanciert wurde und zum Star der London Motor Show avancierte. Die XK-Baureihe aber war erfolgreicher als alle Automobile von Jaguar zuvor und etablierte die Firma als den Massstab im Sportwagenmarkt. Erst der E-Type konnte einen ähnlich grossen Schritt vorwärts machen und war denn auch ein würdiger Nachfolger für die XK-Sportwagen.

Die Vorgänger Jaguar SS 90 und SS 100

Das von **William Lyons** und **William Walmsley 1922** in Blackpool gegründete Unternehmen „**Swallows Sidecars**“ produzierte ursprünglich – wie der Name sagt - Motorrad-Seitenwagen.

Ab 1927 wurden auch **sportliche Karosserien für Chassis** der Fahrzeughersteller **Austin** und **Standard** gebaut. Nach dem Umzug in eine geräumigere Fabrik in Coventry stellte das Unternehmen **1931** sein **erstes Fahrzeug** auf einem **eigenen**, besonders niedrigen **Chassis** vor, was elegantere und sportlichere Linien ermöglichte. Das Fahrzeug, eine **zweitürige Limousine**, wurde bei Standard montiert und mit Motoren von Standard ausgerüstet, entsprechend wurde das Auto SS (Swallows/Standard) genannt. Es gab **zwei Ausführungen**: Den **SS 1** mit Sechszylindermotor mit zunächst 2 und 2.5 Litern Hubraum und den **SS 2** mit Vierzylindermotoren mit zwischen 1 und 1.6 Litern Hubraum.

Im Herbst **1935** wurden SS 1 und SS 2 durch eine **neue, viertürigen Limousine** abgelöst. Das neue Auto hiess **SS Jaguar** und wurde zunächst mit 1.5- und 2.5 Litermotoren angeboten. 1937 kam zusätzlich der SS Jaguar 3.5 Litre mit 125 PS dazu – er war eine der damals schnellsten Limousinen, die serienmässig produziert wurden. **Rückblickend** wurden die SS Jaguar-Modelle **Jaguar Mark IV** genannt.

Bereits Anfang **1935** stellte das Swallows seinen **ersten Sportwagen** vor. Der **SS 90**, ein zweisitziger, flacher und eleganter **Roadster**, übernahm den **2.5 Liter-Sechszylindermotor** der Limousine SS1. Mit einer Leistung von 70 PS war der Motor im leichteren und flacheren SS 90 für eine Höchstgeschwindigkeit von etwa **145 Km/h (90 mph)** - deswegen die Bezeichnung SS 90) gut.

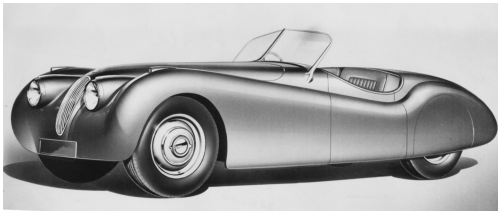
Ein halbes Jahr später modifizierte Swallows den Standard Motor. Durch den Einbau hängender Ventile erhöhte sich die Leistung auf über **100 PS**, so dass knapp **100 mph (161 Km/h)** möglich wurden (**SS 100**).

Und ab 1937 wurde der Hubraum des Motors auf 3.5 Liter vergrössert, die Leistung stieg auf 125 PS. So motorisiert beschleunigte das Fahrzeug in 10.4 Sekunden von 0 auf 60 mph und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von **gut 100 mph** – für die Jahre unmittelbar vor dem 2. Weltkrieg beachtliche Werte. Die SS-Modelle hatten Swallows vor dem Krieg erfolgreich im Sportwagensegment positioniert, insgesamt wurden bis 1939 allerdings nur **23 Exemplare** des Typ **SS 90** und **309 Exemplare** des Typ **SS 100** produziert.

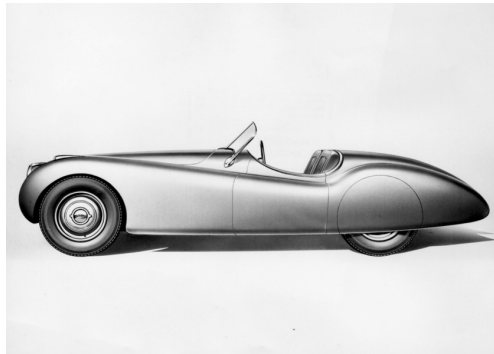
Wie bei allen britischen Herstellern befand sich die Produktion von zivilen Fahrzeugen **während des 2. Weltkrieges** in einer Art **Winterschlaf**. Nach dem Ende des Krieges wurde die Produktion allmählich wieder aufgenommen, wobei zunächst Vorkriegsmodelle gebaut wurden. Bei **Jaguar** (die Namen Swallows und Swallows Sidecars – SS - wurden nach dem Krieg fallen gelassen) war dies der aus der SS Jaguar Limousine weiterentwickelte Jaguar Mark V. Als erstes von Grund auf neues Auto war für die London Motor Show im Herbst 1948 sein Nachfolger, der Jaguar MK VII geplant. Die Entwicklung des Autos verzögerte sich allerdings erheblich, der MK VII konnte erst zwei Jahre später, im Herbst 1950, vorgestellt werden. Dennoch wollte William Lyons, der Mitgründer und jetzt alleiniger Chef von Jaguar, an der Motor Show 1948 unbedingt ein neues Fahrzeug präsentieren. In kürzester Zeit gelang es, einen handgefertigten Prototypen eines völlig neu entwickelten Sportwagens zu bauen, der an die sportlichen Erfolge des Jaguar SS Roadsters anknüpfen sollte. Das Auto war der Star der London Motor Show 1948.

Jaguar XK 120, der Star der London Motor Show von 1948

javascript::javascript::



Sport (1948) - elegante Linienführung



Jaguar XK 120 (1948)
- Seitenansicht
(Archivbild)
Jaguar XK 120 Super
(Archivbild)

Der an der London Motor Show im Herbst 1948 vorgestellte neue Sportwagen war wiederum ein **zweisitziger Roadster** („Open Two Seater“ – **OTS**) und wurde aufgrund der von Jaguar versprochenen Höchstgeschwindigkeit von 120 Meilen pro Stunde (193 Km/h) **XK 120** genannt. Das Auto verfügte über einen **Eschenholzrahmen** auf den eine **attraktive gezeichnete Aluminium-Karosserie** montiert wurde. Die Radaufhängung vorne erfolgte über Trapez-Dreiecksquerlenker mit Drehfedern und hydraulischen Stossdämpfern. Hinten hatte das Fahrzeug eine Starrachse mit halbellenförmigen Blattfedern und hydraulischen Stossdämpfern.

Eine völlige **Neuentwicklung** war der **Motor**, der in erster Linie für die neue Jaguar Limousine vorgesehen war: Unter der Führung von William Lyons konstruierte sein Team - **Walter Hassan, William Heynes, Harry Mundy, Claude Baily** und **Harry Weslake** - einen **langhubigen Reihensechszylinder** mit fast perfekt halbkugelförmigen Brennräumen und zwei oben liegenden Nockenwellen, der aufgrund seiner **wegweisenden Konstruktion** zum Basistriebwerk für alle Jaguarmodelle während der nächsten fast 40 Jahre werden sollte – im Jaguar XJ 6, der grossen Jaguar Limousine, die 1968 vorgestellt wurde, verrichtete das Triebwerk bis 1986 seinen Dienst!

Bei seinem ersten Einsatz im Jaguar XK 120 von 1948 kam der Motor bei einem **Hubraum** von **3442 ccm** mit zwei SU Vergasern auf eine Leistung von **160 PS** bei 5400 U/min. Die Kraftübertragung erfolgte über ein **Moss Vierganggetriebe** mit unsynchronisiertem 1. Gang.

Der XK 120 beschleunigte so in etwa **10 Sekunden von 0 auf 60 mph** und erreichte eine **Höchstgeschwindigkeit von 195 Km/h**. Mit diesen Fahrleistungen war der Jaguar XK 120 **eines der schnellsten Serienfahrzeuge**, die es damals gab – viele Fachzeitschriften sprachen nicht zu Unrecht vom schnellsten Serienfahrzeug überhaupt.

Ein **Blick auf die Konkurrenz** macht dies deutlich: Der **Aston Martin DB 2** beschleunigte im Road Test der

Fahrzeug	Gelistet von	Datum	Motor	Hubraum ccm	Leistung (PS)	Gewicht (Kg)	0-100 Km/h (Sek.)	0-160 Km/h (Sek.)	Spitze (Km/h)	Preis** (CHF)
Aston Martin DB 2	Autocar (UK)	11/1950	R6	2580	105	1209	12.4*	38.8*	177	27'000
Aston Martin DB 2-4 Mark 3	Road & Track (USA)	12/1958	R6	2922	202	1362	9.5*	33.0*	190	35'500
Aston Martin DB 4	Autocar (UK)	10/1961	R6	3970	240	1394	8.5*	21.7*	226	41'400
Austin Healey 100 M	Motor (UK)	7/1954	R4	2660	110	1083	9.6*		175	15'900
Austin Healey 3000	Road & Track (USA)	8/1959	R6	2912	137	1144	9.8*	35.0*	181	15'950
BMW 507	Automobil Revue (CH)	8/1959	V8	3168	165	1218	8.2		221	41'400
Chevrolet Corvette	Road & Track (USA)	4/1955	V8	4344	195	1307	8.7*	24.7*	188	Kein Import
Ferrari 212 Export	Automobil Revue (CH)	6/1951	V12	2551	140	895	10.9	22.4	187	48'000
Ferrari 250 GT 2+2	Auto, Motor & Sport (D)	10/1960	V12	2953	240	1488	8.5	18.1	219	48'000
Ferrari 250 GT	Road & Track (USA)	6/1960	V12	2953	240	1371	7.1*	17.5*	241	46'000
Jaguar XK 120 OTS	Road & Track (USA)	5/1951	R6	3442	160	1280	10.1*	27.5*	196	19'450
Jaguar XK 140 OTS	Road & Track (USA)	6/1955	R6	3442	210	1423	8.4*	26.5*	195	20'500
Jaguar XK 150 S OTS	Road & Track (USA)	9/1958	R6	3442	250	1435	7.3*	21.4*	219	25'400
Lancia Aurelia GT 2500	Autocar (UK)	8/1954	V6	2451	118	1195	12.3*	44.7*	179	26'900
Maserati 3500 GT	Road & Track (USA)	11/1959	R6	3485	230	1444	7.5*	22.5*	208	41'800
Mercedes-Benz 300 SL	Auto, Motor & Sport (D)	10/1955	R6	2996	215	1310	9.3	17.7	228	33'500
Mercedes-Benz 190 SL	Automobil Revue (CH)	11/1956	R4	1897	105	1100	14.7		173	21'300
MG A Twin Cam Roadster	Auto, Motor & Sport (D)	9/1959	R4	1588	108	985	12.9	35.3	179	14'500
Porsche 356 1.5 Super	Auto, Motor & Sport (D)	7/1952	B4	1488	60	800	15.4		168	17'000
Porsche 356 1500 Super	Auto, Motor & Sport (D)	6/1954	B4	1488	70	745	14.0	39.0	183	17'000
Porsche 356 1500 GS Carrera – Coupé /Cabrio	Auto, Motor & Sport (D)	4/1956	B4	1498	100	840	11.8	29.8	198	23'000/ 23'750
Porsche 356 Super 90	Auto, Motor & Sport (D)	4/1960	B4	1582	90	905	13.6	36.0	188	18'500
Triumph TR 2 Roadster	Auto, Motor & Sport (D)	4/1954	R4	1991	90	980	13.4		168	11'850
Triumph TR 3 Roadster	Road & Track (USA)	5/1957	R4	1991	100	1031	11.4*		171	12'650

* 0-97 Km/h (60 mph) bzw. 0-161 Km/h (100 mph)

** Zur besseren Vergleichbarkeit wurden bei allen Fahrzeugen die Preise in der Schweiz zugrundegelegt.

britischen
Fachzeitschrift
Autocar Ende 1950
in 12.4 Sekunden
von 0 auf 60 mph
und erreichte eine

Höchstgeschwindigkeit von 177 Km/h. Auch bei **Ferrari** gab es nichts schnelleres für die Strasse: Die Schweizer Automobil Revue ermittelte 1951 für den Ferrari 212 Export 10.9 Sekunden für die Beschleunigung von 0 auf 100 Km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 187 Km/h. Beide Fahrzeuge waren allerdings erheblich teurer als der XK 120: Für den Aston Martin mussten Fr. 27'000, für den Ferrari sogar Fr. 48'000 auf den Tisch gelegt werden, der Preis des XK 120 betrug im Vergleich dazu bescheidene Fr. 19'450. Nicht viel preiswerter, aber wesentlich langsamer war der damals schnellste **Porsche**, der Porsche 356 1.5 Super: Für den Sprint auf 100 Km/h benötigte er im Test von Auto, Motor und Sport im Sommer 1952 15.4 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 168 Km/h ermittelt, sein Preis in der Schweiz lag damals bei Fr. 17'000. Ähnliche Fahrleistungen wie bei Porsche gab es Anfang/Mitte der 50er Jahre auch bei **Lancia** (Lancia Aurelia GT 2500) oder **Triumph** (TR 2).

Für den XK 120 plante Jaguar ursprünglich eine **Kleinserie** von 240 Fahrzeugen, welche aber in kürzester Zeit ausverkauft war: Das Auto war hinsichtlich Design, Fahrleistungen und Preis ein **äusserst attraktives Angebot**. Aufgrund des grossen Kundeninteresses modifizierte Jaguar das Auto so, dass eine eigentliche **Serienproduktion** möglich wurde. Der Rahmen aus Esche wich einem Chassis aus Stahl, die Aluminium-Karosserie einer formal identischen Karosserie aus Stahlblech. Ende 1949 war das überarbeitete Fahrzeug bereit und fand einen sich rasch vergrößernden Käuferkreis nicht nur in **Europa**, sondern vor allem auch in **USA**.

1951 stellte Jaguar zusätzlich zum Roadster eine **elegante Coupé-Variante** vor, den Jaguar XK 120 „Fixed Head Coupé“ – **FHC**. Im Gegensatz zum Open Two Seater war hier das Armaturenbrett mit **Nussbaumholz** verkleidet, das übrige Interieur war wie beim Roadster mit Leder ausgestattet. Hinter den Vordersitzen gab es **einen kleinen, mit einer Klappe verschlossenen Stauraum**.

Neu wurde als Option für den Roadster und das Fixed Head Coupé ein **stärkerer Motor** angeboten: Die Special Equipment (SE) Variante des 3.4 Litermotors brachte es auf **180 PS**, hatte einen **Doppelauspuff** und das Auto wurde serienmässig mit einem zuschaltbaren 5. Gang (**Overdrive**) und mit Speichenrädern ausgerüstet.



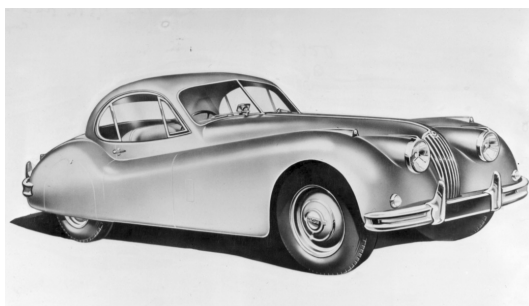
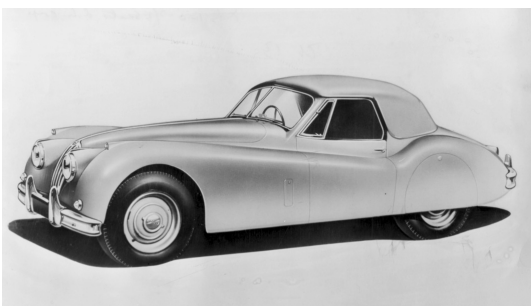
Jaguar XK 140 (1955) - offene Version (Archivbild)

1953 schliesslich wurde das Angebot um das „Drop Head Coupé“ - **DHC** – ergänzt, ein Cabriolet, das im Gegensatz zum „Open Two Seater“ über ein wirklich **wetterfestes Verdeck** verfügte und richtige Seitenscheiben hatte, statt der beim Roadster verwendeten seitlichen Steckscheiben. Und wie das Fixed Head Coupé hatte das Drop Head Coupé ein mit Holz verkleidetes Armaturenbrett und einen kleinen Stauraum hinter den Vordersitzen.

Der Jaguar XK 120 war ein **kommerzieller Erfolg**: Bis 1954 wurden **7373** Open Two Seater-, **2678** Fixed Head Coupé- und **1767** Drop Head Coupé-Modelle verkauft – insgesamt also **etwa 12'000 Fahrzeuge**. In den ersten Nachkriegsjahren waren dies für einen Sportwagen ausserordentliche Zahlen.

Mehr Komfort im Jaguar XK 140

An der London Motor Show im Herbst **1954** stellte Jaguar den **Nachfolger** des XK 120 vor, den **XK 140**.



Jaguar XK 140 Cabriolet (1954)- mit montiertem Dach u. geschlossene Version (Archivbild)



Jaguar XK 140 FHC (1956)



Jaguar XK 140 (1955) - Armaturenbrett

Äusserlich wurden die attraktiven Linien des XK 120 beibehalten, aber es gab viele Verbesserungen. Der Motor wurde um 12.5 cm nach vorne verschoben, dadurch wurde eine wesentlich **bessere Sitzposition** mit mehr Platz für die Beine möglich. Die **Gesamtlänge** des Autos nahm deswegen um **6 cm** auf 447 cm zu. Beim Fixed Head- und beim Drop Head Coupé gab es dadurch auch **hinter den Vordersitzen** mehr Raum für **zwei Sitznischen**, in denen zur Not ein Erwachsener, zwei Kinder oder zusätzliches Gepäck untergebracht werden konnten. Und im Gepäckraum gab es neu eine Klappe in den Raum hinter den Vordersitzen, was das Unterbringen von längeren Gegenständen, z.B. von Golfschlägern, einfacher machte. Die Motorhaube erhielt einen **neuen Kühlergrill** mit **7 statt bisher 13 vertikalen Streben**. Daneben gab es **Detailverbesserungen**, etwa an Fahrwerk und Lenkung. Im Vergleich zum XK 120 erhöhte sich aber auch das **Gewicht** um etwa **65 Kg**.

Der Motor bekam mehr **Leistung**. Bei unverändertem Hubraum leistete er im XK 140 **190 PS**, gleich wie in der Special Equipment Ausführung des XK 120. Der Motor der neuen **Special Equipment** Ausführung übernahm den Zylinderkopf vom Jaguar C-Type, einer Rennversion des XK, und leistete **210 PS**. Die **Fahrleistungen** des XK 140 waren denn auch etwas besser; allerdings erreichte der XK 140 (wie auch sein Nachfolger, der Jaguar XK 150) im Gegensatz zum XK 120 die in seinem Namen implizit versprochene **Höchstgeschwindigkeit** von **140 mph** (225 Km/h) **nicht**: Die Special Equipment Modelle beschleunigten in etwa 8.5 Sekunden von 0 auf 100 Km/h und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von **knapp 200 Km/h**. Im Fixed Head und im Drop Head Coupé war ab Anfang 1956 gegen Aufpreis auch ein **Dreigang-Automatikgetriebe** von Borg Warner erhältlich – eine Option, die Jaguar bereits für die grosse Limousine im Angebot hatte und die vor allem von amerikanischen Kunden gewünscht wurde. Mit dem automatischen Getriebe mussten allerdings **deutlich schlechtere Fahrleistungen** in Kauf genommen werden – die Zeit für die Beschleunigung von 0 auf 60 mph verlängerte sich um etwa 2 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit verringerte sich um 5-10 Km/h.

Die **Leistungssteigerung** kam zum richtigen Zeitpunkt: Im Herbst 1954 stellte **Mercedes Benz** an der Automobile Show in New York die Modelle 190 SL und 300 SL vor, zwei neue Sportwagen, von denen insbesondere das Modell 300 SL mit einem 3 Liter Sechszylindermotor und 215 PS sehr respektable Fahrleistungen erreichte: Im Test der deutschen Fachzeitschrift Auto, Motor und Sport beschleunigte das Auto in 9.3 Sekunden von 0 auf 100 Km/h und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 228 Km/h,

dies allerdings auch zu einem Preis von ca. 40.000,-. **Maserati** stellte damals ebenfalls einen neuen Reisesportwagen vor: Das Modell Gran Turismo 2000 A6 G54 hatte einen 2-Liter Sechszylindermotor und war laut Hersteller gut für 200 Km/h.

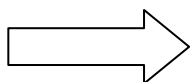
Auch **Ferrari** rüstete auf: Der Zwölfzylindermotor im Ferrari 212 Inter hatte nun einen Hubraum von 2.6 Litern und leistete 170 PS. Die Höchstgeschwindigkeit lag je nach Hinterachse bei 185 bis 200 Km/h, die Zeit von 0 auf 100 Km/h lag bei gut 9 Sekunden, der Preis lag bei ca. € 54.000,-. Noch leistungsstärker waren die Modelle mit Dreilitermotor, die Ferrari 250. Das erste Modell für den Renneinsatz wurde 1952 vorgestellt, das erste Serienfahrzeug für die Strasse war der Ferrari 250 Europa GT von 1954 mit 220 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von etwa 220 Km/h. Im Vergleich zu Jaguar baute Ferrari jedoch sehr kleine Stückzahlen: Vom Modell 250 Europa GT wurden 35 Stück hergestellt, die gesamte Produktion von Strassenfahrzeugen der Ferrari-250-Baureihe – dem mit grossem Abstand wichtigsten Modell von Ferrari – in den Jahren 1953 bis 1959 lag bei etwas über 500 Fahrzeugen oder nicht einmal 100 Autos pro Jahr.

Porsche stellte im Herbst 1953 am Autosalon in Paris das Modell 550/1500 RS als Spyder und Coupé vor. Das Auto hatte einen völlig neu entwickelten 1.5 Liter Boxermotor mit vier oben liegenden Nockenwellen, die von Königswellen angetrieben wurden. Der Motor leistete 110 PS, gut für über 200 Km/h. Das Fahrzeug war jedoch vor allem für den Renneinsatz gedacht und kostete ca. € 32.000,-. 1955 gab es diesen Motor dann in einem Auto für die Strasse: Der Porsche 356 1500 GS Carrera hatte 100 PS, beschleunigte im Test von Auto, Motor und Sport im April 1956 in 11.8 Sekunden auf 100 Km/h und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 198 Km/h. Das Vergnügen, ähnlich schnell unterwegs zu sein wie in einem Jaguar XK 140 war allerdings nicht ganz billig, das Auto kostete € 28.000,- als Coupé und € 28.500,- als Cabriolet.

Aber auch für weniger Geld gab es inzwischen mehr Leistung. So baute zum Beispiel **Austin** 1954 mit dem **Austin-Healey 100 M** („Modified“) ein Auto, das zwar nicht ganz so schnell war (Höchstgeschwindigkeit 175 Km/h), das aufgrund des geringen Gewichts und des 2.6 Liter Vierzylindermotors mit 110 PS jedoch fast so gut beschleunigte, wie der Jaguar XK (0-60 mph in 9.6 Sekunden), sein Preis lag bei knapp € 19.000,-. Aus der Zusammenarbeit zwischen der British Motor Corporation (Austin war eine der in der BMC zusammengefassten Marken) und Donald Mitchell Healey, einem begabten Rennfahrer und Automobilingenieur, resultierten in den folgenden Jahren weitere attraktive Autos, sowohl für den Strassen- wie auch den Renneinsatz.

Dank den Verbesserungen im Komfort, der zusätzlichen Leistung und dem weiterhin sehr konkurrenzfähigen Preis – die XK 140-Modelle kosteten je nach Ausführung zwischen Fr. 20'500 und 22'250 – konnte der XK 140 an den Erfolg des XK 120 nahtlos anknüpfen. Bis zur Ablösung im Herbst 1957 baute Jaguar knapp **9'000 XK 140**: 3347 Roadsters, 2797 Coupés und 2740 Cabrios.

...to be continued



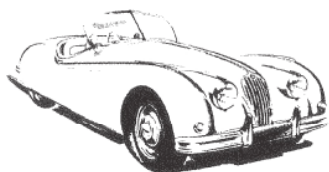


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

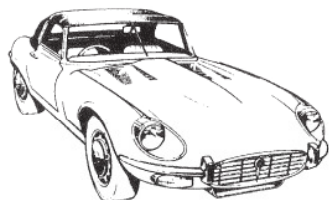
Die Ersatzteil-Spezialisten

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



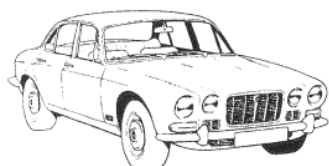
XJ-S



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 XK 120
- JAGUAR XK 140
- JAGUAR XK 150
- 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 1327 · 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