November/Dezember 2022

CLUB NEWS

JAGUARCLUB AUSTRIA

7091 Breitenbrunn, Franz-Schell-Str. 92 - Mail: office@jaguarclubaustria.at - www.jaguarclubaustria.at

ClassicExpo Salzburg

Rund 400 internationale Aussteller präsentierten sich auf der 18. Classic Expo und nahmen die Besucher mit auf eine Reise durch die Epochen der Automobilgeschichte. Die historischen Fahrzeuge haben über 20.000 Oldtimerbegeisterte ins Salzburger Messezentrum gelockt.

Der Jaguarclub Austria stellte heuer eine der drei Sonderschauen zum Thema „100 Jahre Jaguar". Unter dem Motto „Berühmte Persönlichkeiten und Ihre Katzen " zeigten wir einen speziellen Auszug von Fahrzeugen aus der Jaguar-Geschichte. Am Samstag gab es anlässlich unseres zehnjährigen Clubjubiläums ausreichend Grund, mit unseren Mitgliedern anzustoßen.
Bei der traditionellen Versteigerung kam für ganze 460.000 Euro ein Lamborghini Countach 25th Anniversary von 1989 unter den Hammer, dessen Erstbesitzer Formel 1-Weltmeister Mario Andretti war. Aber auch die Privatverkaufsfläche war mit über 170 Fahrzeugen bis auf den letzten Stellplatz gefüllt.

JAGUAR XK CLUB &
JAGUAR E-TYPE CLUB

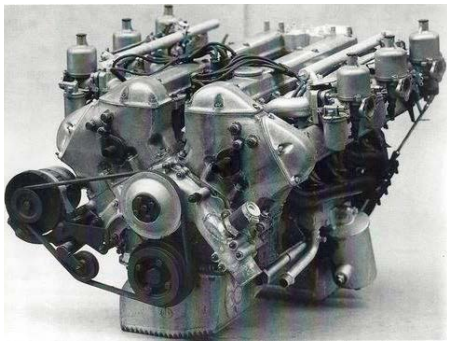
XK CLUB &
-TYPE CLUB
DRIVERS' CLUB
AUSTRIA

www.JAGUARCLUBAUSTRIA.at
JAGUAR XK CLUB &
JAGUAR E-TYPE CLUB
37

100 Jahre Jaguar – Kapitel 4: 1970–1990

Obwohl Jaguar bereits in den frühen 1950er-Jahren mit einer V12-Konstruktion experimentiert hatte, wurde der Motor erst 1971 zur Serienreife gebracht.
Wir erinnern uns: William Heynes (Chef-Entwickler von 1935–1969) wollte einen V12-Rennmotor entwickeln, doch angesichts der begrenzten Mittel und der steigenden Produktion und Verkäufe von Jaguar musste sich sein Team anderen, dringenderen Aufgaben zuwenden und das V12-Programm wurde auf Eis gelegt, aber nicht vergessen.

Sir William Lyons


V12-Motor 1971–1990

Die Fusion von Jaguar und BMC (British Motor Corporation) im Juli 1966 verkomplizierte die Geschichte, aber es hat den Anschein, dass Heynes und Baily während der gesamten 1950er- und frühen 1960er-Jahre den V12-Motor nie aus den Augen verloren und ständig darüber diskutierten und Notizen machten, wie es weitergehen sollte.
Ende der 60er-Jahre verkaufte sich der XJ6 so gut, dass es keinen Grund gab, die Produktion des XJ12 zu beschleunigen. Deshalb ließ man 1971 dem E-Type Serie 3 den Vortritt – er wurde mit dem neuen V12-Motor mit 5343 cm³ Hubraum ausgestattet. Der größtenteils aus Leichtmetall gefertigte Zwölfer wog etwa so viel wie der alte Sechszylinder aus Gusseisen. Der halbkugelförmige Brennraum entfiel, an seine Stelle trat ein Heron-Kopf, bei dem die Hälfte der Brennraumtiefe im Kolbenboden versenkt war. Die Ventile wurden von einer einzigen Nockenwelle in jedem Zylinderkopf angetrieben, die Zündkerzen wurden von einem elektronischen System gezündet, das in einen ebenso großen Verteiler eingebaut war, der zwischen den Zylinderbänken saß. Die Leistung betrug völlig ausreichende 254 PS bei 6000 U/min und die Elastizität war hervorragend.
1972 ging Sir William Lyons in den Ruhestand und nahm, so schien es zumindest, einen Teil des Zaubers und der Tradition von Jaguar mit.

Queen Mother's Car: Jaguar XJ12, 1973

Jaguar XJ6 Series 1, 1972

JaguarXJ6 Series 1

JaguarXJ6 Series 2 Coupé

JaguarXJ6 Series 3

Die XJ-Serie

Produktionszeitraum: 1968–1989

Als der XJ12 endlich im Jahr 1972 auf den Markt kam, war es keineswegs zu spät, um zu beeindrucken. Er war sehr schnell, sehr durstig, sehr leise und sehr geschmeidig und erfüllte damit genau das, was sich viele von ihm erwarteten.

XJ6 (XJ40) Silverstone Fire Car, 1985

Mit der Einzelradaufhängung des E/S/Mark X, die so lange verfeinert wurde, bis ihre Fahrqualität neue Maßstäbe setzte, an denen sich der gesamte Mitbewerb messen lassen musste, und mit einer aufwändigen und kostspieligen Isolierung, die durch eine großzügig gefertigte Karosserie von vollendetem Aussehen und unverkennbarem Jaguar-Stil erzielt wurde.
1984 ging Jaguar an die Börse und in Nordamerika brach der XJ6 alle Verkaufsrekorde, was zu enormen Gewinnen führte und die Entwicklung des Nachfolgers ermöglichte.
Im Oktober 1986 wurde der völlig neu konstruierte XJ 40 als Nachfolger des XJ 6 vorgestellt. Es war das letzte Modell, an dessen Design William Lyons persönlich mitwirkte, obwohl er bereits im Ruhestand war. Er wurde in den bekannten Ausführungen XJ6, Sovereign und Daimler (in USA Jaguar Vanden Plas genannt) produziert, angetrieben durch die stark verfeinerte AJ6-Maschine, die es auch mit 2,9 Litern Hubraum und dem Zwölfzylinder-Kopf mit nur zwei Ventilen je Zylinder gab. Die Motoren wurden 1988 auf 4.0 bzw. 1989 auf 3,2 Liter Hubraum vergrößert. Der V12 selbst, wurde auf sechs Liter Hubraum vergrößert, fand erst ab Februar 1993 in der modernen Limousine mit dem Code XJ81 Verwendung. Kurze Zeit später waren die gehobeneren Ausführungen von XJ40 und XJ81 auch als Majestic mit langem Radstand erhältlich (nicht zu verwechseln mit einem gleichnamigen Sondermodell für die USA aus dem Jahr 1990).

Der Jaguar XJ-S

Der Jaguar XJ-S bzw. XJS wurde von September 1975 bis April 1996 in ca. 115.413 Exemplaren hergestellt und ist damit das bislang erfolgreichste Jaguar-Sportmodell. Insgesamt gibt es ca. 21 Modellvarianten in drei Serien als Coupé oder Cabriolet.

Serie 1 : 1975–1981
Serie 2 : 1981–1991
Serie 3 : 1991–1996

Der Jaguar XJ-S war dem E-Type technisch überlegen und verfügte über ein Automatikgetriebe, hatte eine Benzineinspritzung, die Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen auf ein vor dem Hintergrund der damaligen „Ölkrise“ und US-Gesetzgebung vertretbares Niveau senkte. Sowohl die vordere als auch die hintere Aufhängung waren unabhängig, vorne mit Schraubenfedern und

Jaguar XJ-S V12, 1975

Jaguar XJS	
Motorvarianten	3.6/V6, 5.3/V12, ab 1991 auch 4.0/V6 und ab 1993 6.0/V12
Leistung/Umdrehung	228 DIN PS/5.300 – 290 DIN PS/4.800 (XJR-S 324 – 337 DIN PS/5.250)
Höchstgeschwindigkeit	220 kmh (0–100 kmh in 7 sec) – 250 kmh (0–100 kmh in 6 sec)
Drehmoment/Drehzahl	325 Nm/4000 – 491 Nm/3750

Querlenkern, hinten mit einem modifizierten E-Type/XJ12-System. Das Konzept wurde Mitte 1981 erheblich verbessert, als der effizientere und sparsamere „HE"-Motor eingeführt wurde, woraufhin der Wagen als XJ-S HE bekannt wurde. Ab 1982 machte sich der XJ-S auch im serienmäßigen Tourenwagensport einen Namen, als Tom Walkinshaw zwei Fahrzeuge für die Tourenwagen-Europameisterschaft vorbereitete. Zu den ersten Erfolgen gehörte der Sieg bei der Tourist Trophy, woraufhin Jaguar für 1983 und 1984 offizielle Unterstützung gewährte. Jaguar holte 1983 fünf Gesamtsiege (im Vergleich zu den sechs von BMW) und gewann 1984 mit einem kompletten Drei-Wagen-Team die Hersteller- und die Fahrerwertung (Tom Walkinshaw).

Ab 1983 kam die lange geforderte Cabriolet-Version auf den Markt, das mit einem festen Überrollbügel und einem völlig neuen 3,6-Liter-Doppelnocken-Sechszylindermotor mit 225 PS und einem Fünfgang-Schaltgetriebe ausgestattet war. Erst 1988 war der XJS dann komplett „oben ohne" verfügbar. Die 80er-Jahre waren jedoch keine glücklichen Tage für die Marke Jaguar, denn Probleme mit der Zuverlässigkeit und der Fertigungsqualität trübten bald den bis dahin so hoch angesehenen Ruf. Es erforderte enorme Anstrengungen, die Produktionsqualität und damit verbunden auch die stark rückläufigen Verkaufszahlen zu verbessern.

Der Verbrauch des V12 liegt bei etwa 16–20 l/100 km, aber beim Tritt auf das Gaspedal bewegt sich definitiv etwas. Die Sechszylinder-Modelle, die ab 1983 hergestellt wurden, sind weitaus sparsamer und erreichen zwar nicht die beeindruckenden Beschleunigungswerte des V12, sind aber immer noch schnell, vor allem in der späteren 4,0-Liter-Ausführung. Ein weiterer Vorteil des Sechszylindermodells ist ein Viergang-Automatikgetriebe anstelle der Dreigangversion. Es wurden auch Schaltgetriebe angeboten, aber die meisten Modelle, vor allem die späteren, waren Automatikmodelle, deren Fahrverhalten schon immer außergewöhnlich war.

In der HE-Version erreichte der XJS dank der enormen Leistung des 5,3-Liter-V12-Motors eine Spitzengeschwindigkeit von über 250 km/h. Das GM-400-Automatikgetriebe wurde beibehalten, jedoch mit einem neuen Schalthebel gekoppelt. Ein Sperrdifferenzial half, die Kraft auf die Straße zu übertragen.

Jaguar XJS Tom Walkingshaw Racing, 1984

Die Stylisten verpassten dem HE auch ein neues Äußeres, einschließlich neu gestalteter Stoßstangen und Räder, die das ohnehin schon anmutige sportliche Styling noch weiter verbesserten. Der Innenraum wurde noch opulenter gestaltet und mit Leder und Ulmenwurzel-Furnier ausgestattet. Die schlanken Linien des XJS wurden durch die Verwendung der gummierten Stoßfänger der Serie III im Limousinen-Stil unterstrichen, wobei die doppelten Nebelschlussleuchten in den Stoßfänger integriert wurden und die Blinkergläser in ähnlicher Weise in den vorderen Stoßfänger eingelassen waren.

Der XJS war ein verblüffend schnelles und zu seiner Zeit auch eines der leisesten Autos auf der Straße. Der HE erreichte in Verbindung mit einer höheren Endübersetzung eine Höchstgeschwindigkeit von etwas mehr als 250 km/h, aber in der Realität führte die höhere Übersetzung zu einem etwas besseren Kraftstoffverbrauch bei Reisegeschwindigkeit. Als er neu war, war er ein echter Liebhaberwagen und das ist er bis heute geblieben.

Ende 1989 wurde Jaguar von der amerikanischen Ford Motor Company übernommen.

An diesem Punkt endet auch unser Rückblick auf die Jaguar-Geschichte, da wir davon ausgehen, dass die weitere Entwicklung bis hin zu den aktuellen Modellen den Lesern bestens bekannt sein wird. Seit 2008 gehört Jaguar Land Rover zu Tata Motors.

XJ-S 3.6 Litre Coupé, Police Demonstrator 1983

Quellennachweis und weiterführende Literatur:

Halwart Schrader: Typenkompass Jaguar – Personenwagen seit 1931. Motorbuch-Verlag, Stuttgart 2007, ISBN 978-3-613-02704-6
Heiner Stertkamp: Jaguar. Die komplette Chronik von 1922 bis heute. 2. Auflage. Heel, Königswinter 2006, ISBN 3-89880-337-6
Nigel Thorley: Jaguar XJ Serie I bis III – Das komplette Begleitbuch. Heel, Königswinter 2004,
ISBN 3-89880-200-0
Nigel Thorley: Original Jaguar XJ. Bay View Books, 1998
Bernard F. Viart, Xavier de Nombel: Mythos Jaguar. Motorbuch-Verlag, Stuttgart 1992, ISBN 3-613-01490-4
Nigel Thorley: You & your Jaguar XJS. 2nd Edition, Haynes Publishing, ISBN 1-84425-234-5
Lord Montagu of Beaulieu: Jaguar. 4th Edition, The Anchor Press Ltd, 1982

Fotos © jaguar.com, jaguarheritage.com
Übersetzung: Jaguarclub Austria

Jaguar goes South – Vol. 2

Die zweite Ausfahrt des Jaguarclub Austria Region Süd hat die 22 Teilnehmer in elf Fahrzeugen mit Start bei Jaguar Aichlseder in Klagenfurt über den Wurzenpass nach Kranjska Gora und den atemberaubenden Vrsic-Pass ins slowenische Soca-Tal geführt.

In Kobarid haben wir das Museum mit dem Hauptthema Erster Weltkrieg besucht, bevor wir über das entzückende Städtchen Cividale und Cormons in unser Tagesziel Castello di Spessa aufgebrochen sind.

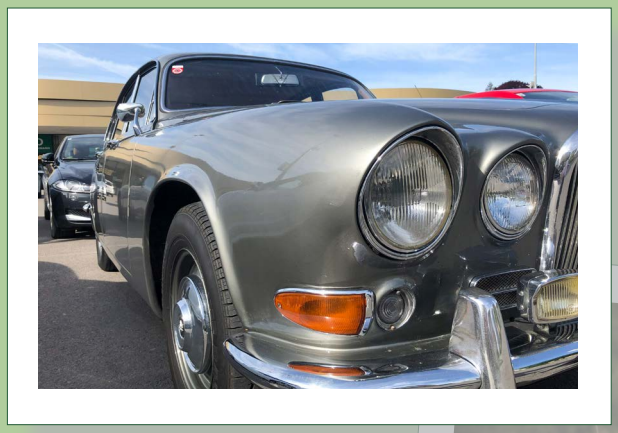
Der zweite Tag hat uns nach Triest geführt und diese Stadt an einem Samstag-Vormittag erleben zu können, ist ein Erlebnis.

Zurück in Richtung Cividale konnten wir das Ausnahmeweingut Tunella besuchen und einen feinen Auszug an Weiß- und Rotweinen verkosten.

Das Abendessen im Restaurant Locanda Orologio in Cormons war ein lukullischer Hochgenuss.

Am dritten Tag sind wir nach San Daniele gefahren, um die kleine, feine Prosciutto-Manufaktur La Casa del Prosciutto zu besuchen und den wirklich ganz besonders feinen Schinken zu verkosten.

Die Rückfahrt über den Sella Nevea-Pass war der krönende Abschluss der Dreitagesfahrt, die in Tarvis ihr Ende genommen hat.



Mitglieder und ihre Katzen aus den 70er- und 80er-Jahren

CLUB NEWS

Wir danken unseren Sponsoren

JAGUAR

HERRENFAHRER.com

POTZMANN & WINKLER
seit 1926

HUBER
KFZ-Technik GesmbH

GERRY HOLZWEBER
HIGH PROFESSIONAL CAR CARE

MARKUSRADOCHA
BRITISCHE UND KLASSISCHE AUTOMOBILE
RENOVIERUNG - SERVICE - REPARATUR - GRAZ

mapo® Öle & mehr
schmierstofftechnik GMBH

Blitz batterie

KFZ HONEDER
KAROSSERIE - Reifen - Zubehör - Motoröl - Handel - SERVICE

VREDESTEIN
TYRES

KRAFTFAHRZEUG GEWERBE
GARANTA
VERSICHERUNG

Oberleitner
Fachbetrieb für alle Marken
Oldtimerrestauration
Service aus Leidenschaft

abcfinance
classic-car-solutions

XKStore.at
... keeping Legends running!

GÄRTNEREI
Ziegler

JF&P
FISCHBACHER & PARTNER
Unternehmensberatungs - und Buchführungsges.m.b.H.