

Oldtimer-Grand-Prix: Tradition bringt Spaß – Project 7

Von Peter Schwerdtmann

Jaguar nutzt an diesem Wochenende die Chance, die der 42. Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring noch bis Sonntagabend bietet. Der britische Hersteller feiert 60 Jahre Jaguar D-Type und weckt die Erinnerung an diesen Seriensieger der 50er-Jahre in Le Mans, um die Vergangenheit mit der Zukunft zu verknüpfen und so das aktuelle Geschäft anzukurbeln. Denn der D-Type bekommt im kommenden Frühjahr einen Nachfolger, den F-Type Project 7. Die Sieben steht für die sieben Siege der Marke in Le Mans.

Nun hat Jaguar nicht etwa vor, an dieser Tradition anzuschließen und wieder beim berühmtesten 24-Stunden-Rennen anzutreten. Aber mehr als bei anderen Automobilherstellern legt das Unternehmen Wert auf seine Tradition, in Englisch „heritage“ geheißen. Erst im Juli hatte man die riesige James-Hull-Collection mit mehr als 450 Oldtimern britischer Herkunft erworben. In diesen Rahmen fügt sich nun der Project 7 ein, der mit 575 PS bisher stärkste Jaguar.

Wie sein Vorgänger im Geiste handelt es sich beim F-Type Project 7 um einen Roadster, natürlich im typischen Jaguar-Grün der D-Types. Er wird das erste Produkt der gerade neu installierten Special Operations Division (SOD) sein, in der rund 150 Mitarbeiter Serienfahrzeuge an die Wünsche der Kunden anpassen sollen in Richtung Leistung oder Luxus oder auch nur als Einzelstück für Sammler. Im Frühjahr sollen die ersten Project 7 der streng auf 250 Exemplare limitierten Auflage ausgeliefert werden. Für den deutschen Markt sind 20 Exemplare reserviert.

Die 25 Zusatz-PS gegenüber dem sonst leistungsstärksten Acht-Zylinder-Supercharged-Motor mit fünf Litern Hubraum sind nicht das stärkste Argument für den Project 7, der den Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,9 Sekunden erledigt haben soll. Der Project 7 wurde in der Höchstgeschwindigkeit – wie alle starken Jaguar – auf 300 km/h beschränkt, soll seine besonderen Qualitäten dafür auf der Rennstrecke entwickeln.

Der Project 7 wiegt 80 Kilogramm weniger als der Serien-Roadster mit der stärksten

Maschine. Insgesamt neun Anbauteile aus Karbon sorgen für eine deutliche Veränderung der Aerodynamik. Jaguar spricht von 177 Prozent mehr Abtrieb. Auf der Nordschleife soll er Fabelzeiten erzielt haben, die man aber jetzt noch nicht sagen mag, genauso wenig wie den Preis.

Das Fahrwerk wurde heftig überarbeitet. Die Federraten wurden vorn um 58 Prozent und hinten um acht Prozent versteift. Die Stabilisatoren wurden verstärkt. Von der Dämpfungstechnologie erfuhren wir jetzt bei unserem ersten Kontakt nur, sie sei ebenso einzigartig wie die Federung. Das ESP wurde angepasst. Außerdem ist die zweite Generation eines elektronischen aktiven Differenzials an Bord. Die Karbon-Keramikkbremsen mit sechs Bremszylindern sind groß (vorn 398 mm, hinten 380 mm). Eine Acht-Gang-Quickshift-Automatik sorgt für den passenden Vortrieb und ein aktiver Auspuff für die richtige akustische Begleitung.

Wir durften jetzt auf dem Beifahrersitz Platz nehmen und ein paar Runden auf einem Rundkurs auf dem Flugplatz in Mendig erleben und waren so beeindruckt, wie man es als Beifahrer sein kann. Jaguar aber legte noch „einen drauf“. Dies sei ein Prototyp, mit dem die Abstimmungsfahrten vorgenommen werden. In der Serie werde der Jaguar F-Type Project 7 noch erstaunlich mehr leisten.

In der Serie wird der Project 7 mit einem Notdach ausgeliefert werden, dessen Teile in den Raum passen, der beim Cabrio das Faltdach einnimmt. Wie das genau aussieht, wird noch überlegt. Die Fahrleistungen gingen den Mannen bei der SOD erst einmal vor. Irgendwann werden sie sich dann auch einmal um die Preise kümmern. Jetzt war dazu noch nichts zu hören.

Seit einem Jahr sitzt man an diesem Projekt und ist stolz darauf, jetzt schon den Prototypen so weit entwickelt und so präsentabel an den Nürburgring gebracht zu haben. Spektakulär steht er vor dem Hangar in Mendig, offensichtlich bereit, sich auf die Strecke zu stürzen. Aber auch nach dem Rundkurs kommen doch Fragen auf, welche der drei Aufgabenbereiche (Leistung, Luxus, Sammlerstück) der Jaguar Project 7 denn nun zuzuordnen ist. Spaß wird er seinem Besitzer in jedem Fall bringen, auch wenn er nur im Salon steht. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



Jaguar F-Type Project 7.



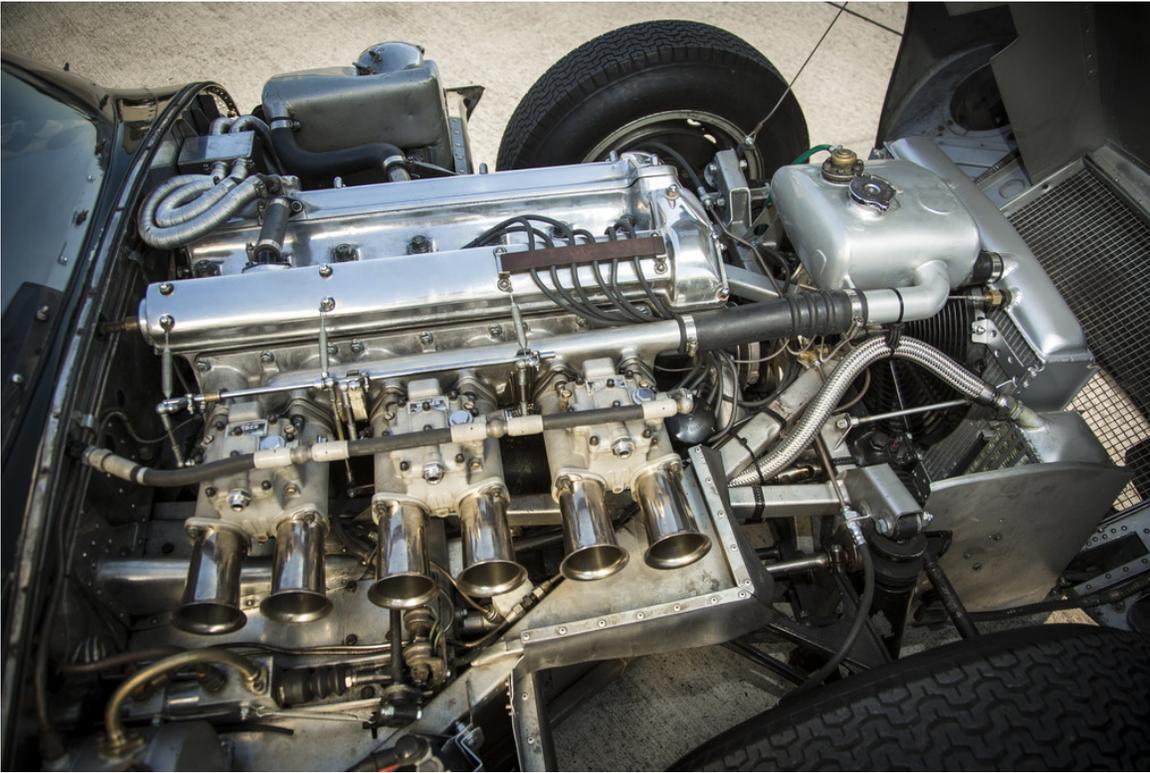
Jaguar F-Type Project 7.



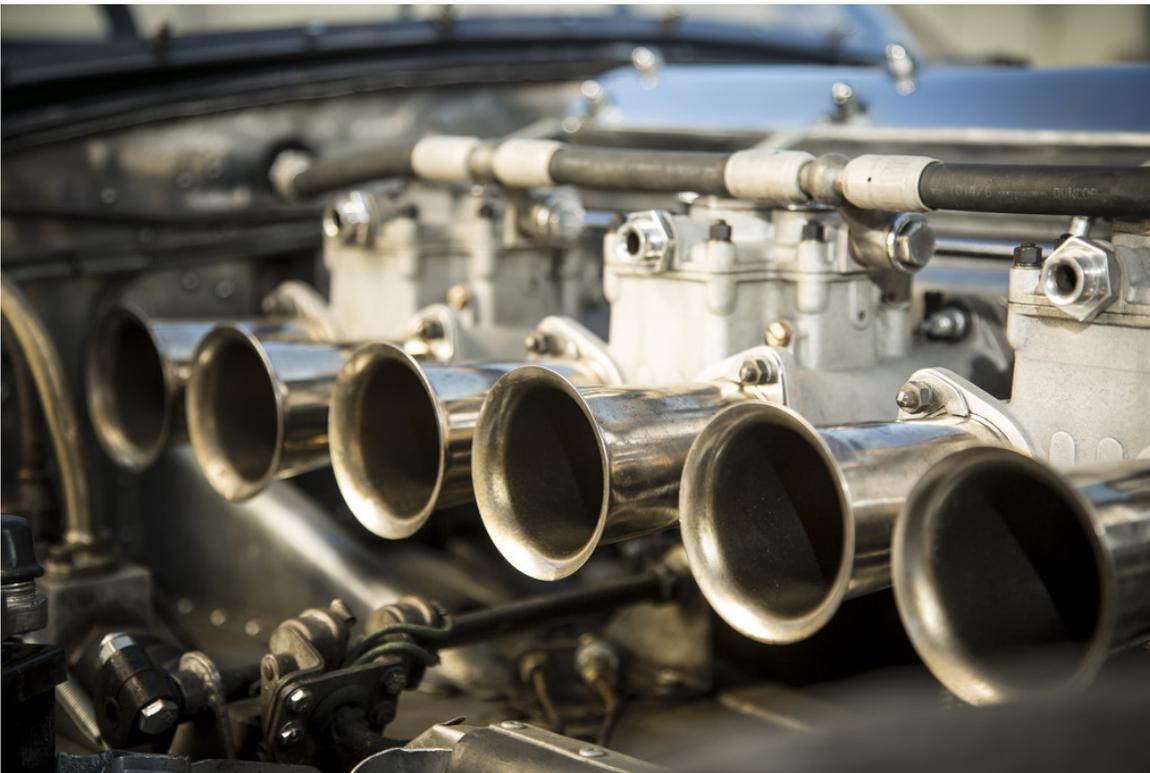
Jaguar F-Type Project 7: Vergangenheit (D-Type), Gegenwart (F-Type Coupé) und Zukunft (F-Type Project 7).



Jaguar D-Type.



Jaguar D-Type.



Jaguar D-Type.



Jaguar D-Type.



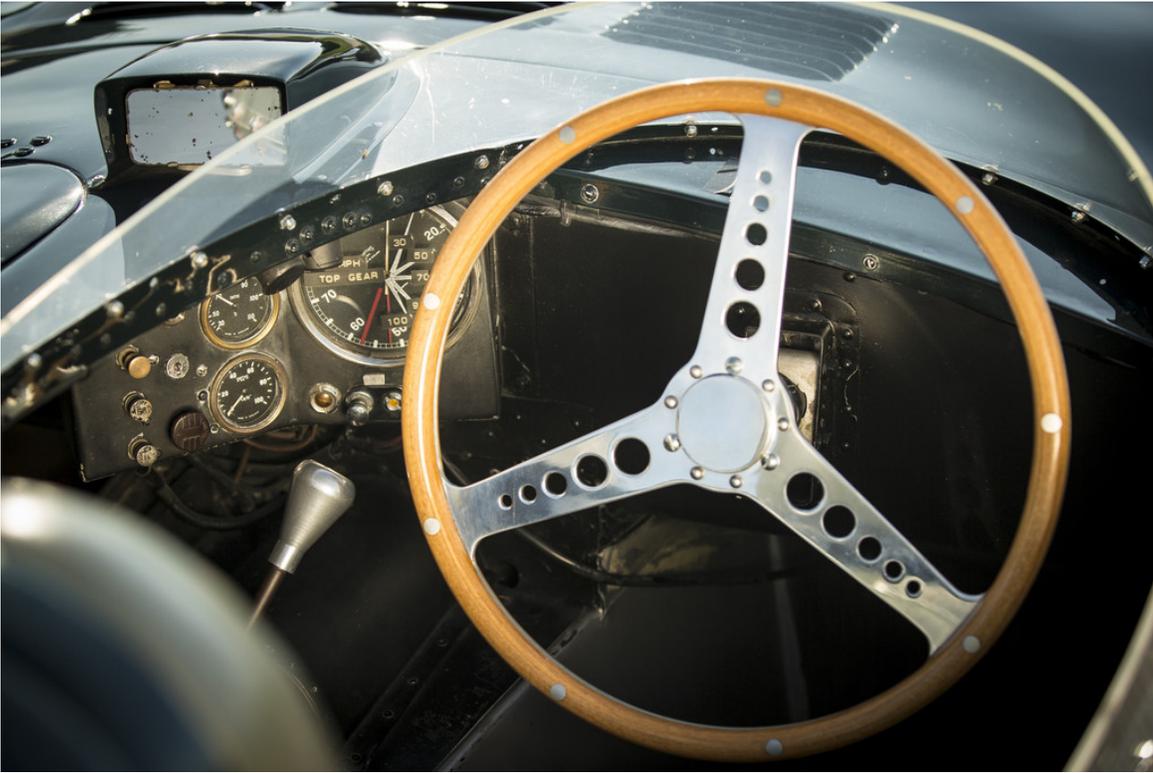
Jaguar D-Type.



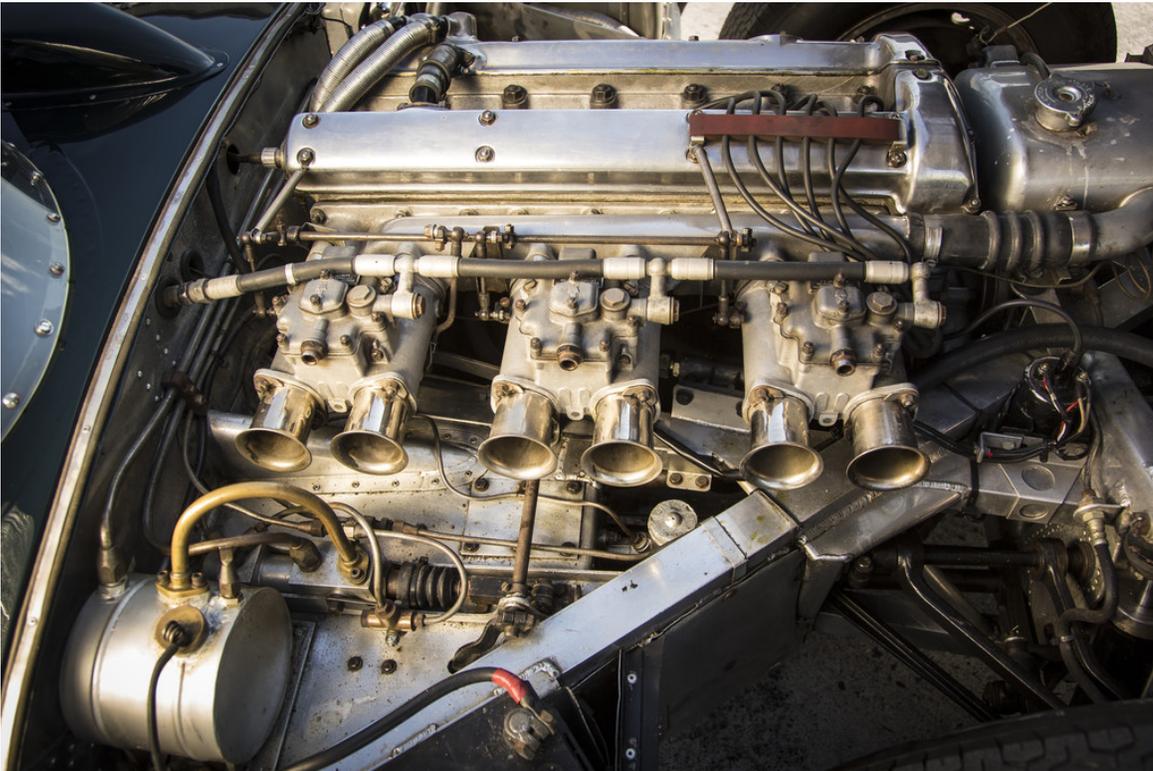
Jaguar D-Type.



Jaguar D-Type.



Jaguar D-Type.



Jaguar D-Type.



Jaguar D-Type.



Jaguar D-Type.



Jaguar D-Type.



Jaguar D-Type.
