

Jaguar XKSS: Die Wiedergeburt des ersten Supersportwagens

Jaguar hat gestern im Petersen Museum von Los Angeles einen nach 60 Jahren neu gebauten XKSS vorgestellt. Das in der Farbe Sherwood Green lackierte Modell ist der von Jaguar Classic aufgebaute Vorläufer („Car Zero“) einer Serie von neun Fahrzeugen, die 2017 ausgeliefert wird. Die in Handarbeit und nach Originalplänen gefertigten XKSS schließen ein „Missing Link“ in der Markenhistorie.

Der als erster Supersportwagen der Autogeschichte geltende XKSS wurde ursprünglich als Straßenversion des Le-Mans-Siegers D-Type konzipiert. Doch nach einem Feuer im Stammwerk Browns Lane musste Jaguar 1957 die auf 25 Exemplare ausgelegte Serie nach nur 16 Fahrzeugen einstellen.

Mit den identischen Spezifikationen des Originals und fortlaufenden Chassisnummern gehen die neun „fehlenden“ XKSS im nächsten Jahr für rund eine Million Pfund (ca. 1,17 Millionen Euro) an bereits feststehende Kunden und Sammler.

Das Car Zero ist das Ergebnis einer 16 Monate langen Entwicklungs- und Bauzeit – und dient gewissermaßen als Blaupause für die nun folgenden Modelle. Für die Fertigstellung eines Fahrzeugs vergehen laut Berechnungen von Jaguar Classic 10 000 Stunden. Neben auf Basis originaler Werkszeichnungen neu gebauten Teilen kommt moderne Produktionstechnologie zum Einsatz. So stellte das Classic-Team im Vorfeld das digitale Abbild eines XKSS von 1957 her. Die detaillierte Abtastung umfasste das ganze Modell – von der Karosserie über das Fahrwerk bis zu allen Einzelteilen.

Wie vor 60 Jahren besteht auch die Karosserie des ersten „neuen“ XKSS aus einer Magnesium-Legierung. Da die Original-Holzformen, über die die Bleche per Hand in Form geklopft wurde, nicht mehr existieren, rekonstruierte sie Jaguar mit Hilfe von Originalkarosserien aus den 1950er-Jahren. Über den neuen Formen werden nun die Karosseriebleche im traditionellen „hand-wheeling“-Prozess mit kundiger Hand geformt.

Bei der Rahmenkonstruktion starteten die Experten mit Originalrahmen, um danach mit Hilfe von CAD-Programmen den Zusammenbau weiter zu optimieren. Die Firma Reynolds – berühmt für ihre „531“ Stahlrohre – erhielt den Auftrag, neue und spezielle Rahmenteile nach imperialen statt metrischen Maßen anzufertigen. Die Bestandteile des Rahmens wurden dann getreu nach dem ursprünglich angewendeten Schweißverfahren mit Bronze zusammengefügt.

Ebenfalls authentisch sind die Dunlop-Scheibenbremsen an allen vier Rädern plus Plessey-Pumpe und die Dunlop-Reifen, aufgezogen auf genieteten zweiteiligen Felgen aus einer Magnesium/Aluminium-Legierung.

Unter der Haube sorgt der 3,4 Liter große Reihensechszylinder aus dem dreimaligen Le Mans-Sieger Jaguar D-Type für kräftigen Vortrieb. Der 262 PS starke Motor kommt mit komplett neuem Block und Zylinderköpfen aus Gusseisen sowie drei Weber-Vergasern vom Typ DC03. Für die Original-Version des in erster Linie für nordamerikanische Kunden gedachten XKSS nannte Jaguar 1957 eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h.

Vom Holz für das Lenkrad über die Narbung der Ledersitze und die Messing-Knöpfe am Armaturenbrett bis zu den Smiths-Rundinstrumenten ist auch im Interieur exakt alles so wie vor fast 60 Jahren. Abweichungen von der historischen Vorlage gab es dort, wo die Sicherheit für Fahrer und Beifahrer erhöht werden konnte. Wie zum Beispiel beim Tank, der aus einem moderneren und robusteren Material gefertigt ist. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Neu gebauter Jaguar XKSS.

Foto: Jaguar



Neu gebauter Jaguar XKSS.

Foto: Jaguar



Neu gebauter Jaguar XKSS.

Foto: Jaguar



Neu gebauter Jaguar XKSS.

Foto: Jaguar



Neu gebauter Jaguar XKSS.

Foto: Jaguar



Ein Jaguar XKSS wird neu gebaut.

Foto: Jaguar



Ein Jaguar XKSS wird neu gebaut.

Foto: Jaguar



Ein Jaguar XKSS wird neu gebaut.

Foto: Jaguar



Ein Jaguar XKSS wird neu gebaut.

Foto: Jaguar



Ein Jaguar XKSS wird neu gebaut.

Foto: Jaguar



Ein Jaguar XKSS wird neu gebaut.

Foto: Jaguar



Neu gebauter Jaguar XKSS.

Foto: Jaguar
