
AvD-Oldtimer-Grand-Prix 2017: Jaguar feiert zwei Supersportwagen

Er ist 1,14 Meter hoch, leistet gut 397 kW / 540 PS und wurde nur 281-mal gebaut: Der XJ 220 von 1992 war am Wochenende der absolute Star auf dem Jaguar-Land-Rover-Stand des 45. AvD-Oldtimer Grand Prix. Er war mit fast 350 km/h bis Mitte der 90er-Jahre das schnellste Serienauto der Welt. Zum 25-jährigen Jubiläum des XJ 220 zeigte Jaguar in der Eifel den achten von zehn Entwicklungsprototypen. Er wurde aus Anlass der offiziellen Eröffnung des eigens für den XJ 220 errichteten Werkes in Bloxham am 1. Oktober 1991 von keiner Geringeren als Prinzessin Diana enthüllt.

Weil er von den Ingenieuren in ihrer Freizeit und auf freiwilliger Basis aufgebaut wurde, lief der XJ 220 intern unter der Bezeichnung „Saturday Club Car“. Nach dem Vorbild früherer Projekte aus Coventry war die Ziffer im Typennamen Programm: 220 stand für die angestrebte Höchstgeschwindigkeit von 220 Meilen pro Stunde, was rund 350 km/h entspricht.

Als Konzeptstudie zeigte Jaguar den vom südafrikanischen Designer Keith Helfet gezeichneten XJ 220 auf der British Motor Show von 1988 in Birmingham. Zu diesem Zeitpunkt noch mit nach oben aufschwingenden Scherentüren und einem gut 500 PS starken V12-Saugmotor mit 6,2 Litern Hubraum. Das direkt von den siegreichen Jaguar Gruppe C-Sportwagen abgeleitete Triebwerk schickte seine Kraft im Verhältnis 31 Prozent (vorn) und 69 Prozent (hinten) noch auf alle vier Räder.

Der in der Eifel gezeigte Wagen ist das achte Modell aus einer Serie von zehn Entwicklungsprototypen und befindet sich heute im Besitz des Jaguar Heritage Trust. Das 4,85 Meter lange Auto wurde später von Jaguar als Presse- und Showcar genutzt – öffentlich gezeigt wurde der Wagen auf der Tokio Motor Show am 23. Oktober 1991. Ebenso wie im 1992 angelaufenen Serienmodell sorgte hier bereits ein mit 542 PS noch kräftigerer 3,5-Liter-V6 mit Bi-Turbo-Aufladung und Vierventil-Köpfen für mächtig Vortrieb. Zugleich hatten die Ingenieure von Jaguar Sport und Tom Walkinshaw Racing das Chassis um 25 Zentimeter gekappt und den Allrad- durch einen Heckantrieb ersetzt. Statt durch die Scherentüren schlängelten sich die beiden Passagiere nun durch zwei konventionelle Einstiegsöffnungen in das enge Cockpit. Eine echte Besonderheit waren auch die vier in die Fahrertür integrierten Rundanzeigen – im Armaturenbrett war schlicht kein Platz mehr für sie.

Als Jaguar bekanntgab, mindestens 220 und bei entsprechender Nachfrage maximal 350 Einheiten bauen zu wollen, gingen in wenigen Tagen 1200 Bestellungen für den – laut „Auto, Motor und Sport“-Tester Götz Leyrer – „Tyrannosaurus Rex im Reich der Eidechsen“ ein. Die Endmontage lief Anfang 1992 an, erste Auslieferungen folgten im Juli. In der einsetzenden Rezession stornierten viele Kunden jedoch ihre Bestellungen, so dass zwischen 1992 und 1994 insgesamt nur 281 Exemplare des eine Million DM teuren XJ220 das Werk verließen.

Zu Rennsportruhm kam der XJ 220 bei den 24 Stunden von Le Mans des Jahres 1993: Unter Bewerbung von TWR traten drei XJ 220 C (C für Competition) in der GT-Klasse gegen Porsche, Lotus, Ferrari und Venturi an. Die in der IMSA-Kategorie genannten Autos zeigten sich gegenüber der Serienversion vor allem aerodynamisch stark verbessert und trugen anstelle der Aluminium-Karosserie eine Hülle aus superleichtem Kohlefaser-Verbundmaterial. Die Motorleistung blieb als Folge von zwei dem Reglement geschuldeten Luftmengengrenzern jedoch auf etwa 550 PS beschränkt. Nach 24 Stunden

gingen David Coulthard, John Nielsen und David Brabham als Sieger der Klasse durchs Ziel, nur um kurze Zeit später disqualifiziert zu werden. Ob die XJ220 nun tatsächlich, wie vom veranstaltenden ACO gefordert, mit Katalysatoren hätten fahren müssen oder nicht, bleibt bis heute ein Streitpunkt.

Ebenfalls zu bestaunen auf dem Stand oberhalb der Jaguar-Kurve war der Vorläufer („Car Zero“) einer Serie von neun Kundenfahrzeugen des Jaguar XKSS. Diese nach Originalplänen von Grund auf neu aufgebauten „Continuation Cars“ schließen einen Missing Link in der Jaguar-Markengeschichte. Denn nach einem Feuer im Jaguar Werk entstanden vom ersten Supersportwagen der Autogeschichte 1957 nur 16 von 25 geplanten Exemplaren. Eine Serie von neun nach Originalplänen gebauten Kundenfahrzeugen sollen diese Lücke nun schließen. Der am Nürburgring ausgestellte Jaguar XKSS darf als spiritueller Vorläufer des XJ 220 gelten. Nach den Le Mans-Siegen von 1955, 1956 und 1957 sowie dem Rückzug des Werkes aus dem Motorsport hatte Jaguar-Chef Sir William Lyons am 14. Januar 1957 entschieden, 25 verbliebene D-Type-Monocoques zum weltweit ersten Supersportwagen umzubauen. Der mit seinem 3,4 Liter großen Reihensechszylinder 230 km/h schnelle und nur 920 Kilo schwere XKSS war primär für den US-Export bestimmt, doch nur 16 Autos wurden vor Ausbruch des großen Feuers vom Februar 1957 fertig.

Die für die Straßenzulassung durchgeführten Änderungen umfassten im Vergleich zum Genspender D-Type eine höher gezogene Windschutzscheibe mit massivem Chromrahmen, Seitenscheiben, eine zweite Tür auf der Beifahrerseite, vordere und hintere Stoßstangen, geänderte Scheinwerfer und Rückleuchten sowie die Demontage der Trennstrebe zwischen Fahrer und (imaginärem) Beifahrer sowie der ikonischen Heckflosse. Ein Stoffdach bot rudimentären Schutz vor Wind und Regen, statt eines Kofferraums gab es nur einen Gepäckträger und eine Sitzverstellung fehlte völlig.

Die von Jaguar Classic beim Nachbau von sechs originalgetreuen E-Type Lightweight 2014/2015 gesammelten Erfahrungswerte fließen dabei auch in die mit fortlaufenden Fahrgestellnummern versehenen XKSS ein. 10 000 Stunden Handarbeit stecken in jedem „neuen“ XKSS. Die Rahmen werden auf Originalbasis computergestützt nachkonstruiert und die Bestandteile werden getreu des für das Original angewendeten Schweißverfahrens mit Bronze zusammengefügt. Ebenfalls authentisch sind die Dunlop-Scheibenbremsen an allen vier Rädern und die auf genieteten zweiteiligen Felgen aus einer Magnesium/Aluminium-Legierung aufgezogenen Dunlop-Pneus. Auch im Interieur ist vom Holzlenkrad über die Narbung der Ledersitze bis zu den Smiths-Rundinstrumenten alles so wie vor 60 Jahren. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Jaguar XJ 220 beim AvD-Oldtimer-Grand-Prix 2017.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Jaguar Land Rover Classic Works: Neuanfertigung eines Jaguar XKSS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Neu gebauter Jaguar XKSS.

Foto: Jaguar