

Fahrbericht Jaguar XK 66: Abschied in die Zukunft

Von Peter Schwerdtmann

Wenn in irgendeiner fernen Zeit Historiker einmal nach dem Missing Link der urenglischen Marke Jaguar suchen sollten, dann ist die Chance klein, dass sie auf den XK 66 treffen. Denn von dem wurden nur 66 Exemplare gebaut, genau 66 Jahre nach dem Start des Jaguar XK120 im Jahr 1948 und als letzte Serie des bisherigen Top-Sportlers der Marke. Der XK 66 markiert genau den Übergang zwischen dem traditionellen Jaguar und dem der ersten modernen Generation der englischen Edel-Sportkarossen und Sportwagen.

Ian Callum, der Designer, der in den ersten Jahrzehnten des 21. Jahrhunderts den Jaguar-Auftritt bestimmte, kam damals von der ebenfalls britischen Sportwagen-Manufaktur Aston Martin zu Jaguar. Beide Unternehmen arbeiteten damals noch unter dem Dach von Fords Premiere Auto Group. Ford hatte Callum ihn geschickt, um den Generationswechsel bei Jaguar mit seinem Design handgreiflich und augenscheinlich in Szene zu setzen. Beim XK hatte Callum noch den Schwung der Aston-Martin-Linie im Sinn. Und doch markiert dieser 2+2-Sitzer den Neuanfang einer Traditionsmarke.

Unser XK 66 steht sogar für beides – für die ganze besonderen Werte der Edel-Renner und schnellen Luxus-Limousinen der 50-ger bis 90-ger Jahre, aber auch für einen mutigen und aus heutiger Sicht unglaublich erfolgreichen Umbau einer Marke mit Tradition. Ein paar Stichworte reichen dem Kenner, um zu erkennen, wo bei diesem XK 66 die Tradition steckt: British Racing Green – allerdings in seiner zeitgemäßen Metallic-Version –, fast naturfarbendes Leder, glänzende Zierteile in Wurzelholz, strahlende Chromapplikationen. Da brauchte es den sanften Hinweis auf die englische Herkunft mit Plaketten mit Union Jack-Graphik in dezentem Schwarz-Grau und den verchromten springenden Jaguar schon fast nicht mehr. In dieser Karosserie und unter diesem schwarzen Faltdach wohnt der Geist der großen Jahre britischen Fahrzeugbaus.

Doch unter dem British Racing Green steckt von Anfang an eine Aluminium-Karosserie, auf die heute so mancher Hersteller bei seinen aktuellen Modellen mit Stolz hinweist. Der

XK war aber vermutlich das erste Serienfahrzeug aus dem Leichtmetall. Die Acht-Gang-Automatik, ein erster Schritt in Richtung modernem Infotainment sowie erste Assistenzsysteme wie ESP waren auch schon Zeichen einer neuen Zeit. Doch der eigentliche Bruch mit der Vergangenheit stammte aus der Feder von Ian Callum. Er schuf mit dem XK ein Coupé und einen Roadster in der Tradition bester englischer Sportwagen mit deutlichen Zitaten der elegantesten italienischen Renner.

Dabei blieb das Leistungsvermögen nicht auf der Strecke. Dafür sorgten neue Acht-Zylinder-Kompressor-Motoren mit fünf Litern Hubraum, die es in den Motorsportversionen des XKR-S auf mehr als 500 PS bringen, die den XKR-S in deutlich weniger als vier Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigen. Um die vier Sekunden brauchte auch unser XK66. Unter seiner Haube scharren immerhin auch 386 Pferde mit den Hufen, die alle in den exklusiven Klub 300 aufgenommen werden wollen.

Für die Serie der 66 letzten XK hätten die Briten bei den PS ruhig spendabler sein können, möchte man meinen, bis man die erste längere Fahrt hinter sich gebracht hat. Dann zeigt sich der wahre Charakter des XK66 und vieler seiner Vorfahren. Wer in ihm über Land fährt, erlebt ihn – zumal mit offenem Dach – als Instrument zur Entschleunigung und nicht zur Beschleunigung. In einem breitet sich das Gefühl aus: Mir kann keiner, denn ich könnte, wenn ich wollte. Ich will aber nicht das feine Erlebnis eines Jaguar in der freien Natur verderben.

Gleiten und genießen ist angesagt, den Blick über die extralange Motorhaube streicheln lasse, mit den Augen die Maserung der Wurzelholzarmaturenbretten nachzeichnen, den Chrom blinken lassen und sich an den klassischen Rundinstrumenten erfreuen. Was ist dagegen ein gelungener Ampelstart oder ein Parforceritt über eine Bergstrecke? Dieser XK ist ein Meister der Gelassenheit, der nicht so sehr zum Kurvenfressen taugt, sondern die schnelle Reise bevorzugt. Da das Stoffdach des Roadsters viel vom Außengeräusch durchlässt, reist man allerdings besser offen. Dann kann man wenigstens der sonoren Melodie der acht Zylinder lauschen.

Wer sich auf diese Rahmenbedingungen einlässt, der wird ein besondere Art der Befriedigung erfahren, vermutlich vergleichbar mit der, die ein englischer Edelmann in der autolosen Vergangenheit erlebte, wenn er mit seinem besten Araberhengst durch den Londoner Hidepark ritt – ganz im Bewusstsein seiner elitären Rolle, seiner Wirkung auf die Umwelt und ganz im Reinen mit sich.

Auch diese Tradition hat Jaguar mit diesem XK mitgenommen in eine Zukunft, in der Leistung mehr zählt als Gelassenheit. Jaguar ist ein Kind des Zeitgeistes, bei dem

Attraktivität, moderne Technik, Assistenzsysteme und auch die Vernetzung mit allem Möglichen samt dem Internet zum Erfolgsrezept gehört.

Erfolgreich ist Jaguar zur Zeit in einem Maße, wie es dem Unternehmen niemand in den Jahren in der Premiere Auto Group noch zugetraut hätte. Gerade jetzt hat man sich aufgemacht, auch bei der Infotainment und den Assistenzsystemen in der ersten Reihe mitzuspielen. Und dennoch wohnt jedem Jaguar auch ein Teil vom alten Geist inne, wie wir ihn in dem Modell XK66 erlebten.

Die 66 Exemplare sind längst ausgeliefert. Mag sein, dass bei dem einen oder anderen Händler noch ein Exemplar im Showroom steht. Automobil-Museen kann man nur empfehlen, die letzten Chancen zu nutzen, damit nicht eines Tages der Jaguar zum Missing Link wird, nach dem Automobilhistoriker lange suchen müssen. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



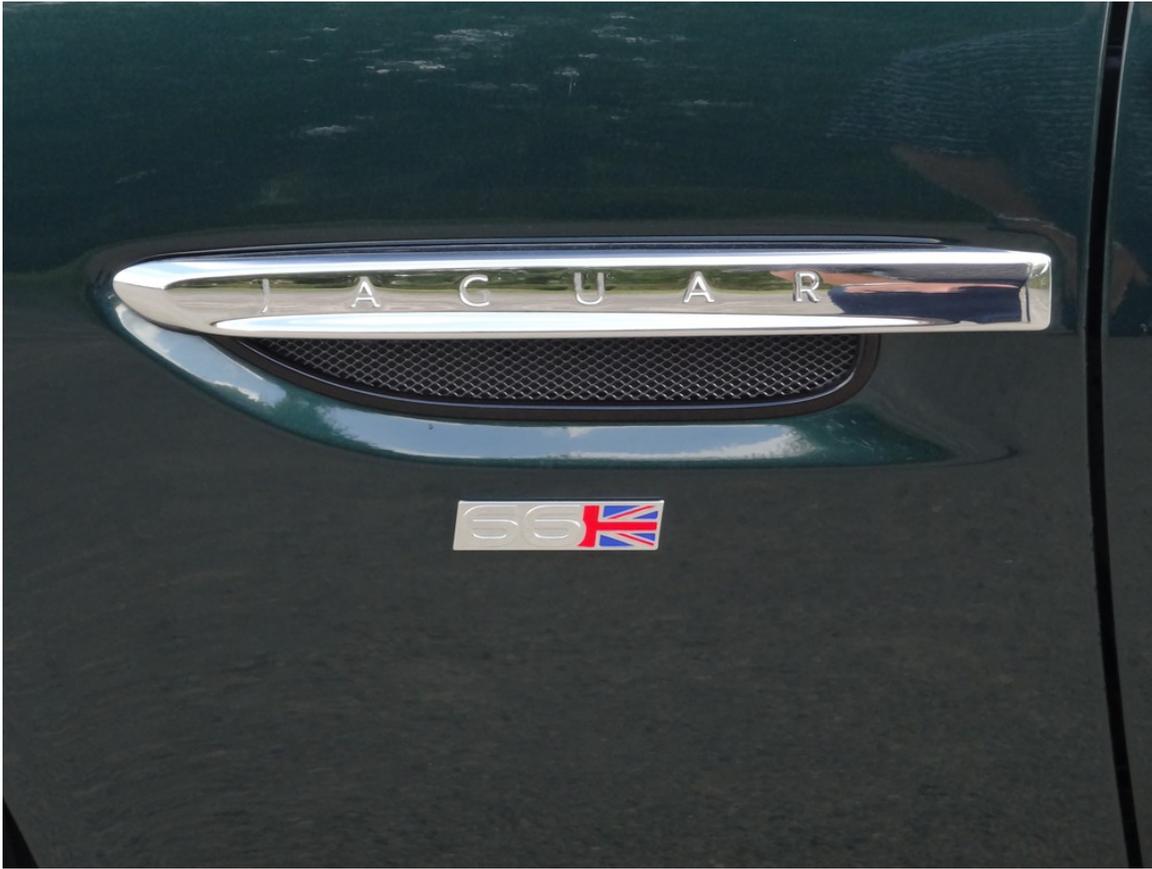
Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.



Jaguar XK66.
