

das **AUTO**

**MOTOR
UND
SPORT**

Ein Augenzeugenbericht:

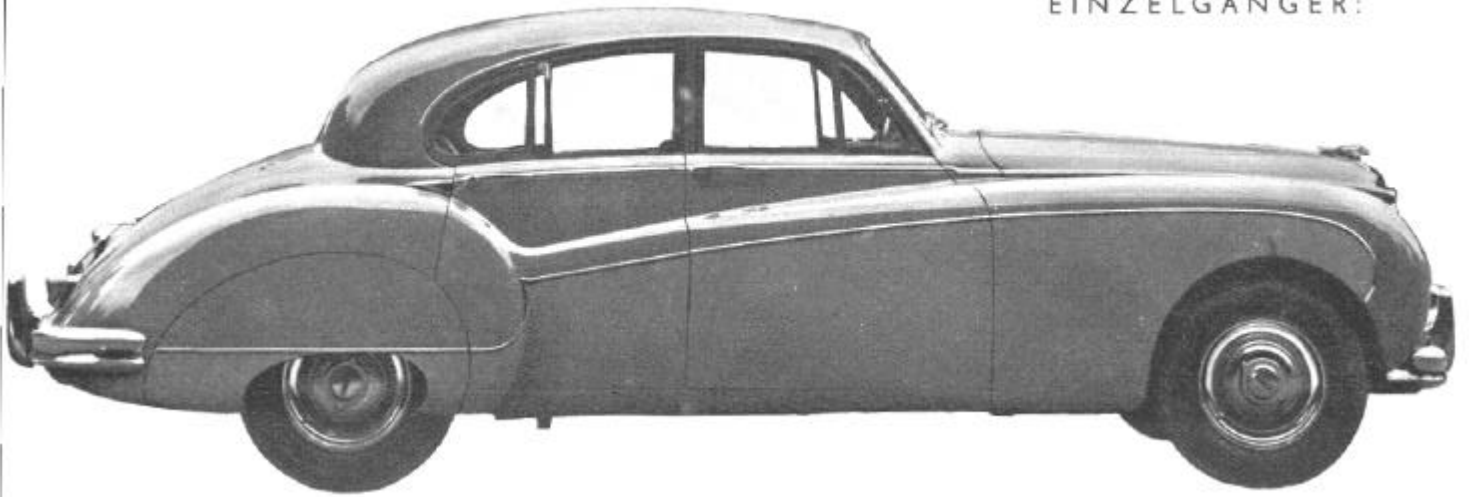
**Wie ein
Unfall
passiert**



**Die großen
Einzelgänger: Jaguar**

**DIE ZUKUNFT DES AUTOMOBILS
TEST CHEVROLET IMPALA
WAS HILFT GEGEN VW-NACHDIESELN?**

HEFT 2
17. JANUAR 1959
POSTVERLAGSORT STUTTGART
DM 1.50



Erfahrungen mit dem Jaguar Mark VIII

Jaguar ist eine von den beiden britischen Marken, die sich auch im Zeitalter der großen Stückzahlen Ihren faszinierenden Klang bewahrt haben. Die andere ist Rolls Royce, einsam dastehend und stockkonservativ wie das, englische Königshaus. Anders Jaguar, das erste Auto, das mit serienmäßig eingebauten Scheibenbremsen ausgerüstet wurde. Wir testeten das XK 150, den einzigen auch äußerlich sportlichen Jaguar, in Heft 19/1958, die Modelle 2,4 und 3,4 Liter in Heft 26/1957. Die wichtigsten Dinge aus der Entwicklung dieses Hauses hält unsere besondere Übersicht fest. Jaguar ist - jedenfalls auf dem Kontinent - das Auto der großen Einzelgänger. Befaßt man sich etwas näher mit den verschiedenen Modellen, die man sich so gut vor altertümlichen englischen Herrensitzen, neben alten Straßenlaternen im Nebel vorstellen kann, so macht man eine erstaunliche Entdeckung. Jaguar-Personenwagen sind preiswert, ja man darf sie im Verhältnis zu ihren großen Fahrleistungen geradezu als billig bezeichnen. Die 4türige 3,4 Liter-Limousine zum Beispiel - 210 PS, Spitze 200 km/st - kostet 18700 DM. Dar exklusiver ausgestattete Mark VIII, 210 PS, Spitz, 180 km/st - steht mit 20300 DM in der Preisliste. Legt man Wert auf die gleichen Fahrleistungen so muß man sich entweder mit weniger Innenraum begnügen (Porsche Carrera DM 18500,-), möchte man den gleichen Komfort, so muß man wesentlich mehr bezahlen, wie etwa für die leistungsstarken Amerikaner. In Deutschland rangiert der 3,2 Liter. BMW (140 PS, Spitze 180 km st, DM 19050,-) unter den vergleichbaren Wettbewerbern individueller Prägung, während der wesentlich teurere Mercedes-Benz 300 mehr und mehr zum repräsentativen Fortbewegungsmittel der Granden von Staat und Industrie geworden ist. Übrigens können die Jaguar Wagen in Deutschland billiger als in Ihrem Mutterland angeboten werden, wo sie noch mit der purchase tax -50% des Wertes - belastet werden.

Allerdings liegen auf dem deutschen Preis

der nicht unbeträchtliche Zoll, die Kosten für den bevorzugten, weil schonenden Transport in Frachtflugzeugen und die Umsatzausgleichssteuer. Diese letzte Steuer erhebt bekanntlich Vater Staat für entgangene Umsatzsteuer, die er bei inländischen Personenwagen für die verschiedenen Stufen der Fertigung von den Unterlieferanten schon bekommen hat.

WER FÄHRT EINEN JAGUAR?

Uns interessierten zwei Dinge: Was sind es für Menschen, die einen Jaguar fahren, und wie hat sich dieses Auto in Deutschland bewährt? Um uns nicht zu verzetteln, haben wir, gewissermaßen als Modellfall, den Mark VIII gewählt. Die erste Frage war Schneller beantwortet als die zweite.

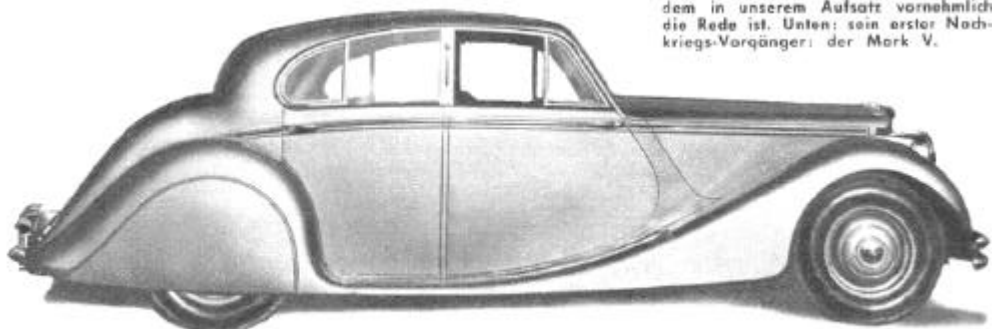
Natürlich ist wegen der hohen Hubraumsteuer in Deutschland - die höher ist als in anderen Ländern - der Markt für Wagen oberhalb der 3 Liter-Grenze nur beschränkt aufnahmefähig. Gebrauchte Jaguar sind übrigens deswegen bei uns nicht abzusetzen. Werden sie von Ihren Besitzern, die in der Mehrzahl auf einen neueren Jaguar-Typ übergehen, in Zahlung gegeben, so werden sie fast nur an Amerikaner verkauft. Rund 150 "Marks" (VII und VIII) laufen in Deutschland. Insgesamt sind es etwa 420 Jaguar aller Modelle und Jahrgänge, die

bei uns in Betrieb sind. Vom Mark VIII sind etwa 70% in Händen von Amerikanern und Engländern. Der Rest sind bekannte Namen unserer Geschäftswelt, wobei es uns beeindruckt hat, wie viele Kaufleute es gibt, die bei allem geschäftlichen Engagement nicht auf ein überdurchschnittliches Fahrerlebnis verzichten wollen. Die "Marks" werden viel von Chauffeuren gefahren, womit gleichzeitig Pflege und Betreuung sichergestellt werden kann. Da die Besitzer durchweg einen Zweitwagen haben, steht nichts im Wege, den Jaguar, wenn es sein muß, in die meist weiter entfernt liegende Stadt mit Jaguar Service fahren zu lassen (Jaguar-Werkstätten gibt es in 13 deutschen Städten) Die preiswerte 3,4 Liter-"Sportlimousine" verkauft sich am besten. Sie wird von ausgesprochenen Liebhabern und Sportfahrern aus Passion meistens selbst gefahren.

WIE ER SICH BEWÄHRT

Die 6 zylindrige, langhubige 3,4 Liter-Maschine mit zwei obenliegende Nockenwellen sitzt in einem ziemlich schweren Fahrgestell. Zusammen mit dem zwar optisch nicht aufdringlichen, aber dennoch sehr erlesenen Komfort entsteht da, sehr stattliche Leergewicht von rund 1700 kg. Die 210 PS sind bei 5500 U/min also schon erforderlich, um das Auto bei eindrucksvollen Beschleunigungs-

Kopfbild: Der Jaguar Mark VIII, von dem in unserem Aufsatz vornehmlich die Rede ist. Unten: sein erster Nachkriegs-Vorgänger: der Mark V.



Die gegenwärtigen Jaguar-Modelle

2,4 Liter

Gleiche Karosserie mit verschiedenen Sechs-Zylinder-Motoren mit zwei obenliegenden Nockenwellen. Äußeres Unterscheidungsmerkmal: beim 2,4 Liter sind die hinteren Räder, abgedeckt, beim 3,4 Liter nicht. Beide sind auf Wunsch gegen Aufpreis mit Dunlop-Scheibenbremsen an allen vier Rädern erhältlich.

Sportliche Limousine, in ihren Fahrleistungen etwa dem Mercedes-Benz Typ 220 S entsprechend, erster kleinerer Jaguar Wagen seit 1950

3,4 Liter

Sehr sportliche Limousine mit sehr hohen Fahrleistungen die nur von einem großen Sportwagen überboten werden, langhubiger Motor, auch mit 190 PS-Motor erhältlich

	2,4 Liter	3,4 Liter
Bohrung:	83 x 76,5 mm	83 x 106 mm
Hubraum:	2483 ccm	3442 ccm
Leistung:	112 PS bei 5750 U/min	210 PS bei 5500 U/min
Verdichtung:	8:1 (7:1 auf Wunsch erhältlich)	8:1 (7:1 auf Wunsch erhältlich)
Spezifische Leistung:	44,7 PS / l	66,1 PS / l
Radstand:	2727 mm	2727 mm
Außenmaße:	4590 x 1700 x 1460 mm	4590 x 1700 x 1460 mm
Gewicht fahrfertig:	1396 kg	1470 kg
Leistungsgewicht	12,6 kg/PS	7,0 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit:	163 km/st	198 km/st
Beschleunigung: 0-100 km/st	13,7 sec	10,3 sec
Preis:	DM 17 200,-	DM 18 700,-
Aufpreis Overdrive:	DM 750,-	DM 750,-
Aufpreis Borg-Warner-Getriebe:	DM 2 000,-	DM 2 000,-
Aufpreis Dunlop-Scheibenbremsen:	DM 400,-	DM 400,-
Test:	Heft 26/1957	Heft 19/1958

XK 150

XK 150 - S

Grundkonstruktion geht auf den Jaguar Xk 120 von 1948 zurück, über den XK 140 zum heutigen XK 150. Einer der Verbreitetsten, weil relativ billig und leistungsfähig, Sportwagen der Welt. Neben MG Pionier des europäischen Sportwagens in den USA, wohin auch heute noch der Großteil verkauft wird. Speziell für USA wird der XK 150 - S gebaut mit Dreivergaser-Motor und höherer Verdichtung. Der XK 150 ist als Roadster, Coupé und Cabriolet lieferbar, der XK 150 - S nur als Roadster (siehe Heft 9/1958). Motor wie 3,4 Liter. Beide Modelle serienmäßig mit Dunlop-Scheibenbremsen.

	XK 150	XK 150 - S
Leistung:	210 PS bei 5500 U/min	250 PS bei 5800 U/min
Verdichtung:	8:1	9:1
Spezifische Leistung:	61,1 PS / l	72,7 PS / l
Gewicht	1390 kg	ca. 1250 kg
Leistungsgewicht	6,7 kg/PS	ca. 5,0 kg/PS
Beschleunigung: 0-100 km/st	10 sec	ca. 9 sec
Höchstgeschwindigkeit:	200 km/st	ca. 225 km/st
Radstand:	2590 mm	2590 mm
Außenmaße:	4500 x 1640 x 1395 mm	4500 x 1640 x 1395 mm
Preis: Roadster	DM 21 500,-	DM 24 250,-
Cabriolet	DM 22 000,-	(einschließlich Overdrive)
Coupé	DM 21 500,-	
Aufpreis Overdrive:	DM 750,-	
Aufpreis Borg-Warner-Getriebe:	DM 2 000,-	DM 2 000,-
Test:	Heft 19/1958	

Mark VIII

Mark IX

Sportliche Limousine mit konservativer Linienführung und Ausstattung. Der Mark VIII hat den gleichen Motor wie der 3,4 Liter, der Mark IX einen aufgebohrten 3,8 Liter-Motor. Beide Modelle sind auf Wunsch mit Overdrive und automatischem Borg-Warner-Getriebe lieferbar, der Mark IX auch mit Dunlop-Scheibenbremsen

	Mark VIII	Mark IX
Hubraum:	3442 ccm	3781 ccm
Bohrung:	83 x 106 mm	87 x 106 mm
Leistung:	210 PS bei 5500 U/min	220 PS bei 5500 U/min
Spezifische Leistung:	61,5 PS / l	58,3 PS / l
Gewicht fahrfertig:	1700 kg	1760 kg
Leistungsgewicht	8,1 kg/PS	8,0 kg/PS
Radstand:	3048 mm	2727 mm
Außenmaße:	4990 x 1850 x 1600 mm	4990 x 1850 x 1600 mm
Höchstgeschwindigkeit:	180 km/st	180 km/st
Preis:	DM 20 300,-	DM 22 150,-
Aufpreis Overdrive:	DM 750,-	DM 750,-
Aufpreis Borg-Warner-Getriebe:	DM 2 000,-	DM 2 000,-

Aufpreis Dunlop-Scheibenbremsen

zeiten (0-100 km/st in 11 sec) auf eine Spitze von rund 180 km/h zu bringen. Dieses hohe Gewicht zusammen mit den möglichen Fahrleistungen sind es denn auch, was den Auslands-Service von Jaguar dazu veranlaßt, auf sorgfältige und regelmäßige Wartung des Fahrgestells zu dringen. Interessant ist es, daß entsprechende Garantie-Leistungen für Teile der Radaufhängung und Federung in England selten notwendig werden, während man die in Deutschland gefahrenen Wagen in dieser Beziehung schon eher zu betreten hat. Wer sich allerdings vor Augen hält, daß nun einmal ein solches Auto liebevoller als andere gepflegt werden muß, kommt ohne diesbezüglichen Kummer aus. Man kennt in England keine Autobahnen, und die zwar in gutem Zustand befindlichen, aber kurvenreichen Landstraßen lassen lediglich Schnitte zu, die fast nur halb so hoch sein können wie die bei uns möglichen. Kommt noch hinzu, daß ein Jaguar bei uns als "großer" Wagen gilt und dementsprechend mehr beansprucht wird, während er in England oder in den USA allenfalls in einer "mittleren" Klasse rangiert, die etwa unser 220 S vertritt.

Der werksseitige Abschmier-Turnus beträgt 4000 km. Fast übereinstimmend berichten uns Jaguar-Besitzer, daß sie diesen Abstand nach Möglichkeit "unterbieten", um schon nach etwa 2000 km abschmieren zu lassen. Ein sehr gewissenhafter Mann, dem eben diese Eigenschaft eine 147000 km-Laufstrecke mit dem Mark VII verschaffte, läßt schon zumindest nach 500 km die Schmierpistole an die 4 Schmierstellen der Achsschenkel bringen. Speziell im Sommer läßt er gar nach jeder größeren

Fahrt abschmieren. Nun, dieser Besitzer hat in seinem Fahrer einen gewissenhaften Betreuer, der sich darüber im klaren ist, daß die Achsschenkelkugeln und die Kugelpfannen unter der "kontinentalen" höheren Belastung leicht ausschlagen können. Er kontrolliert ferner alle 5000 km das Spiel dieser Kugeln (Werksempfehlung 8000 km), um es gegebenenfalls, durch Herausnehmen von Distanzscheiben zu beseitigen. Wir halten diesen Aufwand für nicht außergewöhnlich hoch in Anbetracht des großen Gewichts dieses Fahrzeuges. Allein schon die statische Last auf der Vorderachse beträgt über 850 kg. Das ist ebensoviel, wie etwa ein Wagen der Mittelklasse insgesamt auf die Waage bringt. Die während schneller Fahrt auftretenden Beanspruchungen durch Fahrbahnstöße, Schub-, Brems- und Fliehkräfte sind noch um ein Vielfaches höher, so daß durch die hohen spezifischen Drücke zusammen mit den unvermeidlich höheren Temperaturen die Schmierschicht schneller als normal abgenutzt wird. Zur Erläuterung: Schmierfett ist vergleichbar mit Wasser vollgesogenen Schwamm. Die Rolle des Schwammes übernimmt beim Schmierfett ein "Gerüst" aus technischer Seife, welches das eigentliche Schmiermittel, also das Öl festhält. Mit wachsenden Lagertemperaturen kann dieses Gerüst "ausgeblutet" werden, das heißt, das Öl fließt ab, während das Gerüst nur noch unvollkommen die notwendige Schmierung ausüben kann. Das gleiche gilt sinngemäß für die Schmierstellen der Lenkungsteile. Häufigeres Abschmieren als vorgeschrieben ist dementsprechend auch bei allen anderen schnell bewegten Fahrzeugen zu empfehlen. Die allgemeinen Wartungsvorschriften können ja nur den Normalfall erfassen.

Auch die Bremsen das Jaguar verdienen es,

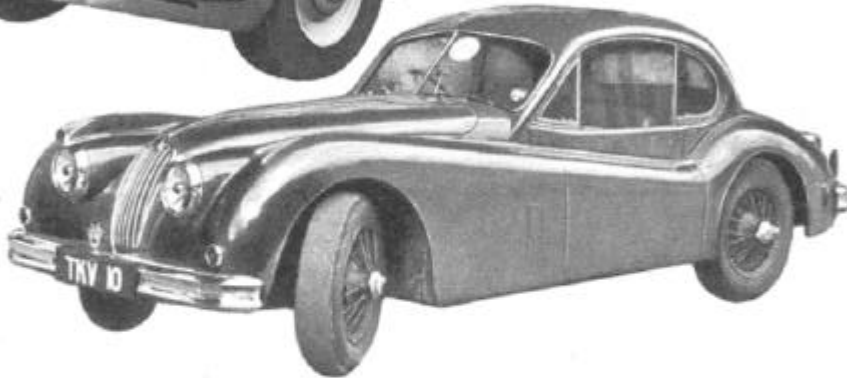
Jaguar-Chronik



Der kleinste zur Zeit gebaute Jaguar: 2,4 Liter.



XK 120 als Roadster (gebaut von 1948 bis 1954).



XK 140 als Coupé (gebaut von 1954 bis 1957).

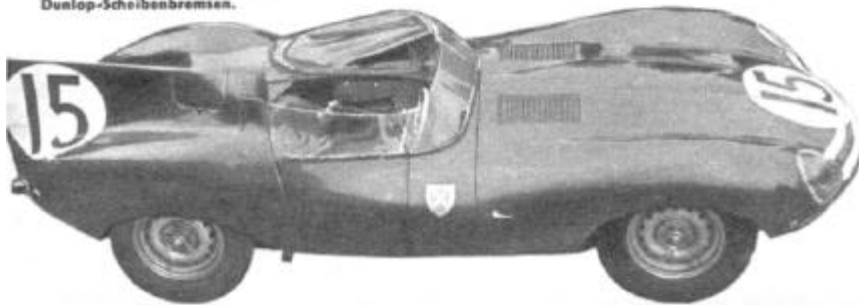
XK 150 als Cabriolet (gebaut seit Herbst 1957).



XK 120 C: der erste Rennsportwagen mit Girling-Scheibenbremsen.



Sein Nachfolger: Typ D mit Dunlop-Scheibenbremsen.



- 1931 Erster Wagen der Jaguar-Werke unter der Bezeichnung S.S.
- 1936 Erster Jaguar-Wagen
- 1946 Wiederaufnahme der Produktion mit den 1,8 – 2,6 – 3,5 Liter Vorkriegsmodellen
1,8 Liter 9/65PS: 1776 ccm; 65 PS, 36,6 PS/l, 4 Zylindermotor in Reihe, OHV; 1290 kg, 19,8 kg/PS; 128 km/st.
2,6 Liter 14/193PS: 2663 ccm; 6 Zylinder-Reihenmotor, OHV, 126 PS, 39,8 PS/l; 1625 kg, 15,8 kg/PS; 145 km/st.
3,5 Liter 18/126 PS: 3486 ccm; 6 Zylinder-Reihenmotor, OHV, 126 PS, 35,1 PS/l; 1675 kg, 13,3 kg/PS; 155 km/st.
- 1948 Einstellung der Produktion des 9/65 PS. Der 14/103 PS und der 18/126 PS werden mit modernisierter Karosserie als Mark V weitergebaut.
Londoner Salon: erste Nachkriegsmodelle von Jaguar
XK 100: 1995 ccm, 4 Zylinder-Reihenmotor, 2 OHC, 96 PS bei 5000 U/min, 48,2 PS/l; 1100 kg, 11,5 kg/PS; 160 km/st.
XK 120: 3442 ccm, 6 Zylinder-Reihenmotor, 2 OHC, 162 PS bei 5200 U/min, 47,2 PS/l; 1200 kg, 7,4 kg/PS; 190 km/st.
Nur Detailverbesserungen.
- 1949 24 Stundenfahrt eines serienmäßigen XK 120 in Montlhéry: 4152 km mit 173,0 km/st, Höchstgeschwindigkeit 202,9 km/st.
- 1950 Einstellung der Produktion des Mark V – 2,6 Liters und des XK 100.
Genfer Salon: XK 120 als Coupé
Londoner Salon: Mark VII – neue Karosserie, Motor des XK 120, 1675 kg, 10,3 kg/PS, 160 km/st.
- 1951 Einstellung der Produktion des Mark V. Ab 1951 baut Jaguar nur noch 6 Zylinder-Reihenmotoren mit zwei obenliegenden Nockenwellen, durch Kette angetrieben. Rennsportausführung des XK 120: Typ C. 203 PS bei 5800 U/min (auf Wunsch 213 PS bei 6000 U/min), 59,0 PS/l (62 PS/l), 1015 kg, 5 (4,8) kg/PS, 230-250 km/st. Nur Detailverbesserungen.
- 1952 Auf Wunsch und gegen Aufpreis Einbau der automatischen Borg-Warner-Kraftübertragung in die Exportwagen des Mark VII, später auch in alle anderen Typen, außer den Rennsportmodellen.
Sieger in Le Mans: Rolt/Hamilton auf XK 120 C mit 170,3 km/st. Erste Verwendung von Girling-Scheibenbremsen.
- 1954 Londoner Ausstellung: 3 neue Modelle.
XK 140 als Nachfolger des XK 120, stärkerer Motor, 3442 ccm, 192 PS bei 5500 U/min (auf Wunsch 210 PS bei 5700 U/min); 56,0 PS/l (61,4 PS/l); 6,4 (5,7) kg/PS; 200 (210) km/st. Mark VII „M“: Motor des XK 140, 1700 kg, 8,9 kg/PS, 170 km/st.
Typ D: käuflicher Rennsportwagen, in kleiner Serie gebaut; Dunlop-Scheibenbremsen; 3442 ccm, 253 PS bei 6000 U/min, 73,6 PS/l; 900 kg, 3,6 kg/PS; 260-280 km/st. Sieger beim 12 Stunden Rennen in Reims: Whitehead/Warthon auf Typ D mit 168 km/st
- 1955 Neues Modell auf der Londoner Ausstellung: 2,4 Liter, 2448 ccm, 112 PS bei 5750 U/min, 44,7 PS/l; 1395 kg, 12,6 kg/PS; 163 km/st. Sieger in Le Mans: Hawthorn/Bueb auf Typ D mit 172,3 km/st.
- 1956 Rallye Monte Carlo: Sieger Adams/Briggen auf Mark VII.
12 Stunden Rennen Sebring: erster Start des Jaguar Typ D mit Einspritzmotor, ausgefallen
Sieger in Le Mans: Sanderson/Flockhart auf Typ D mit Vergasermotor mit 168,1 km/st.
Sieger beim 12 Stunden Rennen von Reims: Hamilton/Bueb mit Einspritz-D; 178,6 km/st.
- 1957 Januar: Vorstellung des XK SS als Mittelding zwischen Gran Turismo- und Rennsportwagen, Motor vom Typ D, nur in einigen Exemplaren gebaut (siehe Heft 4/1957); 950 kg, 3,8 kg/PS, 235-260 km/st.
Februar: Großfeuer im Werk in Coventry, Produktion aber nur fünf Tage unterbrochen.
Genfer Salon: Vorstellung des 3,4 Liters, Karosserie des 2,4 Liter; 3442 ccm, 210 PS bei 5500 U/min, 61,1 PS/l; 1470 kg, 7kg/PS; 198 km/st. Mai: Vorstellung des XK 150 als Nachfolger des XK 140 mit stärkerem Motor, geräumigerer Karosserie, Dunlop-Scheibenbremsen, Motor wie 3,4 Liter, auch im Mark VIII eingebaut.
XK 150: 1390 kg, 6,7 kg/PS, 200 km/st.
Mark VIII: 1700 kg, 8,1 kg/PS, 180 km/st.
Auf Wunsch und gegen Aufpreis Einbau von Dunlop-Scheibenbremsen auf allen vier Rädern bei allen Typen.
Sieger in Le Mans: Flockhart/Bueb auf Typ D mit 3,8 Liter-Motor; 183,2 km/st.
- 1958 März: XK 150 als Roadster Typ „S“ für USA: 3442 ccm, 250 PS bei 5800 U/min, 72,7 PS/l; 1250 kg, 5 kg/PS; 225 km/st.
Londoner Salon: Mark IX mit der Karosserie und Ausstattung des Mark VIII und 3,8 Liter-Motor: 3781 ccm, 220 PS bei 5500 U/min, 58,3 PS/l; 1760 kg, 8 kg/PS, 180 km/st.

Die englischen

Personenwagen-Marken

Unser Jaguar-Artikel wird sicher bei manchen unserer Leser den Wunsch wecken, einen Überblick über die vielen verschiedenen englischen Personenwagen-Fabrikate zu gewinnen; die nachstehende Tabelle wird dies ermöglichen. Bemerkenswert, dass es in England wesentlich mehr Automobil-Marken gibt als bei uns. Interessant ist auch die Firmenzugehörigkeit der einzelnen Fabrikate

A.C. Zweisitzige Roadster und Coupés mit Triumph- bzw. Bristol Motoren

Allord Sportwagen mit Ford- und Jaguar Motoren

Alvis Teil eines Armeefahrzeuge- und Flugmotorenwerkes, 3 Liter - Limousinen und Coupés

Armstrong-Siddeley Teil des Flugzeugkonzerns Howker-Siddeley, 3,5 Liter -Limousinen

Berkeley Zu einer Wohnanhängerfabrik gehörend, 0,33 und 0,5 Liter-Zweitakt-Sportwagen

Bristol Teil der Bristol-Flugzeugwerke, 2,2 Liter. Limousinen und Coupés

British Motor Corporation (BMC) Austin, Austin-Healey, Morris, Wolseley, MG, Riley, Metropolitan, Princess

Daimler Teil des BSA-Konzerns, 3,8 und 4,6 Liter Limousinen

David Brown Corporation Aston Martin, Lagonda

Elva 1,1 und 1,5 Liter Sport- und Rennsportwagen mit BMC-Motoren

Fairthorpe 0,65 Liter Kleinwagen und 0,95 Liter Sportwagen (BMC Motor)

Ford Motor Company (USA) Ford

Frazer-Nash Gran Turismo-Wagen mit 2,6 l BMW. V 8 Motor, kleine Stückzahlen

General Motors Corporation (USA) Vauxhall

Jaguar 2,5 und 3,5 Liter-Limousinen und Sportwagen, 3,8 Liter-Luxuslimousine

Jensen Teil einer Nutzfahrzeugfabrik, Gran Turismo-Wagen mit Kunststoffkarosserie, 4 Liter. Motor von BMC

Lotus 1,1 - 1,3 - 1,5 Liter Gran Turismo-, Sport- und Rennsportwagen

Meadows Frisky Teil einer Motoren- und Getriebefabrik, 0,33 Liter Kleinwagen

Morgen 1,2 Liter (Ford-Motor) und 2 Liter-Sportwagen mit Triumph-Motor, kleine Stückzahlen, konservative Linienführung

Peerless 2 Liter-Gran Turismo-Wagen mit Triumph-Motor und Kunststoffkarosserie

Rootes-Gruppe Hillman, Singer, Sunbeam, Humber

Rolls Royce Ltd. Rolle Royce, Bentley

Rover 2 - 2,6 - 3 Liter-Limousinen und Geländefahrzeuge (Land Rover)

Standard Motor Company Standard, Triumph

Willmet 1,5 Liter -Rennsportwagen mit Coventry-Climax Motor

regelmäßig angesehen zu werden. Bei hohen Geschwindigkeiten muß oft gebremst werden, und eine Masse von 2 Tonnen (bei voller Zuladung) zu verzögern, kostet Belag. Man findet also schon auch 10000 km-es ist nicht die Regel -, daß der Belag an den Vorderradbremmen weg ist Hinten kommt er im allgemeinen auf die doppelte Lebensdauer. Übrigens besitzt der zur Londoner Motor Show 1958 herausgekommene, weiter entwickelte und stärkere Mark IX Servo-Scheibenbremsen von Dunlop.

Was für die Stoßdämpfer jedes anderen Wagens gilt, trifft für den Jaguar natürlich in erhöhtem Maß zu. Ihre Lebensdauer steht in direktem Verhältnis zu der Art und Weise, wie der Wagen gefahren wird. Wenn Jaguar-Besitzer nach 10000 km ihre Dämpfer auswechseln lassen, so müssen wir das in Anbetracht des hohen Wagengewichtes noch als gut bezeichnen. Nach dieser Strecke werden ja schon bei wesentlich leichteren Sportwagen neue Stoßdämpfer spruchreif, wenn man den Wagen ebenso schnell wie sonst fahren möchte. Viele Besitzer gehen auf Koni Stoßdämpfer über, welche die Straßenhaftung wesentlich verbessern. Übrigens werden Koni-Dämpfer mit beträchtlichen Garantiezeiten abgegeben. Als Schönheitsfehler rügt man, daß sich nach einer gewissen Zeit die hinteren Halbelliptik-Federn akustisch bemerkbar machen. Die Federpakete sind in Stahl-Gummi-Blöcken aufgehängt und quietschen gern. Hier besteht die Selbsthilfe darin, die Aufhängung, aber auch die Federlagen, häufiger mit einem graphitierten Sprühöl abzusprühen.

Im Gegensatz zu Arbeiten am Fahrgestell scheinen Motorschäden den geringeren Teil der Aufmerksamkeit der Jaguar-Werkstätten zu beanspruchen. Man könnte vielleicht die Auslaßventile erwähnen, die bis zu 50000 km -je noch Fahrweise - reif zur Erneuerung sind.

DIE ZITRONE

Auf Wunsch wird der Wagen mit Overdrive ausgerüstet, einer zusätzlichen Getriebeübersetzung ins Schnelle also, die hohe Fahrgeschwindigkeiten bei reduzierter Motordrehzahl gestattet. Der Overdrive wird elektrisch geschaltet. Mit dieser Einrichtung hat einer der uns bekannten Jaguar-Besitzer offensichtlich viel Ärger gehabt. Der Schnellgang sprang häufig bei hoher Geschwindigkeit heraus, was dazu führte, daß der Motor sofort hochdrehte, was er in der Folgezeit mit Lagerschäden, Freßstellen an den Zylinderlaufbahnen und beschädigten Kolbenringen quittierte; außerdem traten Schäden an den Gelenken der Kardanwelle auf. Das hört sich ernst an, aber nach Studium aller anderen Beanstandungen, mit welchen dieser Besitzer in reichlichem Maße aufwarten konnte, muß man gerechterweise zu dem Schluß kommen, daß er eine jener "lemons" (Zitronen), wie die Angelsachsen schwarze Schafe aus der Serie bezeichnen, erwischte hat. Dieser gramgebeugte Mann, Nordeutscher übrigens, der viel, schnell, scharf und gern fährt, ruhte denn auch nicht, um seinem Herzen Luft zu machen. Er bewegte vorher einen Mark VII 100000 km lang ohne jede Beanstandungen, was uns eigentlich bestätigt, daß er wirklich an eine Zitrone geraten war, die wohl jedem Serienhersteller unterläuft und deren späterer Lebensweg den Gewährleistungs-Abteilungen zerrüttete Nerven einbringt. Uns ist zum Beispiel ein deutsches Automobil durchaus reputierlichen Namens bekannt, bei dem die Hin-

terachse und der Motor zweimal und das Getriebe einmal gratis ausgewechselt wurden. Danach wurde das ganze Auto kostenlos ausgetauscht und man hatte Ruhe auf beiden Seiten. Nun, was den Overdrive betrifft, so haben wir 13 andere Jaguar-Freunde um Ihre diesbezüglichen Erfahrungen gebeten. Sie wußten nichts von derartigen Mängeln zu berichten. Allerdings empfehlen sie, beim Ein- und Ausschalten des Overdrives kurz zu kuppeln, um hohe Drehzahlunterschiede auszugleichen, also um Getriebe und Kraftübertragung zu schonen. (Motordrehzahl Im IV. Gang bei 160 km/st 5520 U/min, mit Overdrive 4300 U/min.) Aber interessant ist es schon, was jenem unglücklichen Besitzer noch widerfuhr Auf der Autobahn Nürnberg-Hof fand bei einer Geschwindigkeit von etwa 140 km/st eine „Explosion“ im Motor statt. Qualm stieg in das Innere des Wagens, der Fahrer hielt an öffnete die Motorhaube und konstatierte folgendes: Das Ölentlüftungsrohr war aufgerissen, der Ölpeilstab herausgeschleudert und die Dichtung an der Ölwanne durchgeschlagen, so daß das Öl heraustropfte. Befund der Werkstatt Loch im Kolbenboden. Durch diese Öffnung hoffe sich, hervorgerufen durch die Gasdrücke im Verbrennungsraum, Überdruck im Kurbelgehäuse gebildet, der sich plötzlich durch die Öffnungen von Peilstab und Entlüftung ausglich. Ein Loch im Kolben ist wohl weniger die Folge schlechter Konstruktion als das Zeichen örtlicher Überhitzung durch unrichtig gewählten Kerzen-Wärmewert oder durch falsche Vergasereinstellung, die möglicherweise ein zu armes Gemisch geliefert hat. Wir wollen die Sorgen dieses Jaguar-Fahrers nicht verniedlichen, denn immerhin haben sie ihn sehr viel Geld gekostet. Demgegenüber stand das Angebot seines natürlich aufmerksam gewordenen Jaguar-Händlers, das Auto zu einem höheren als der Laufstrecke (43000 km, 15 Monate alt) entsprechenden Preis in Zahlung zu nehmen. Wir haben dieses Beispiel nicht angeführt, weil es uns typisch erschien. Wie wir schon sagten, stehen diesen Erfahrungen eigentlich nur solche ausgesprochen positiver Natur gegenüber. Allerdings räumt ein sehr bekannter Rallye - Fahrer ein, daß er sich für seine betont scharfe Fahrweise auf Wettbewerben das Fahrgestell etwas robuster vorstellen könnte. Wir halten jedoch auch dieses Urteil nicht für ein Kriterium für die Lebensdauer eines Serienwagens. Es ist wohl einleuchtend, daß Langstrecken - Rallies mit ihren zum Teil recht harten Sonderprüfungen jedes Auto über Gebühr strapazieren. Es ist jedenfalls nur schwer vorstellbar, eine andere Limousine zu entdecken, die bei 210 PS und scharfer Beanspruchung weniger störanfällig wäre.

Jeder Fahrer, der die überdurchschnittlichen Fahrleistungen dieses Wagens voll ausnutzt, muß schon eine recht individuelle und liebevolle Pflege aufbringen, wozu auch unbedingt regelmäßiger Wechsel und Kontrolle des Motoren- und Getriebeöls gehören. Einer der uns bekannten Jaguar - Liebhaber ließ sich das „Operating, Maintenance und Service Handbook“ (69 Seiten) Wort für Wort ins Deutsche übersetzen, um nichts zu übersehen. Er hatte, diese kleine Mühe nicht zu bereuen. Wer nicht von dieser Art ist, muß wohl oder übel mit erhöhtem Verschleiß rechnen. Auf diese, sicher nicht alles erfassende Formel möchten wir die Erfahrungen mit dem Mark VIII bringen.

Dipl.-Ing. D.Korp