

Rückblende. Vor vierzig Jahren. September 1973. Frankfurt am Main. Internationale Automobil-Ausstellung IAA.

Einer der Stars der Messe glänzt auf dem Jaguar-Stand: das zweitürige Coupé des seit fünf Jahren gebauten XJ.

Auffällig sind die rahmenlosen Seitenscheiben und der Verzicht auf die B-Säule, was dem Coupé eine einzigartige Eleganz verleiht. Hinzu kommt das schwarze Vinyl-Dach, das manchem suggeriert, es könne sich hier um ein großes viersitziges Cabriolet handeln – eine Täuschung, die damals vor allem die US-amerikanische Kundschaft zu schätzen wusste.

Einen Star wie das XJ Coupé – die luxuriöse Daimler-Version hört übrigens auf den Namen Two Door – konnte Jaguar sehr gut gebrauchen. Denn die Nischenfunktion im British-Leyland-Konglomerat, in dem Jaguar nur noch eine von vielen gleichberechtigten Marken neben Austin, Morris oder Triumph war, belastete.

Die englische Stahlarbeiter-Gewerkschaft

tat mit langen Streiks ihr Übriges, das Image der englischen Marken bedingt durch die dramatisch nachlassende Fertigungsqualität auf einen bis dahin nicht gekannten Tiefstand zu kappen.

So dauerte es dann auch von der Präsentation in Frankfurt 1973 weitere zwei Jahre, bis die ersten XJ Coupés an die Kunden ausgeliefert werden konnten.

Allerdings würde man es sich der Rückbetrachtung zu einfach machen, ausschließlich die hausgemachten Konzenwirren und die auf Krawall ausgerichteten Gewerkschaften für diese Verspätung verantwortlich zu machen. Es gab nämlich ein massives technisches Problem zu lösen, das mit den langen, ungestützten Seitenfenstern zusammenhing. Die Windgeräusche waren zunächst derart hoch, dass man sie keinem Jaguar-Kunden zumuten konnte, der schließlich „in style“ unterwegs sein wollte.

Zusätzliche Versteifungen im Karosserieaufbau mussten vorgenommen werden, die Passungen der hinteren Seitenschei-

ben waren am Anfang ebenfalls weit davon entfernt, zufriedenstellend zu sein.

Die Windgeräusche bekam Jaguar in der Bauzeit der Coupés nie so ganz in den Griff, sie gehören, wenngleich gegenüber den ersten Exemplaren deutlich vermindert, quasi zum Charakter dieser Autos

Mit zwei Motorvarianten liefen die XJ Coupés von den Bändern in Coventry: Mit dem schon vom E-Type Serie 2 bekannten 4.2-Liter-Reihensechszylinder und mit dem 5,3-Liter-V12. Der Zwölfzylinder war außerdem das erste viersitzige Coupé mit einem solchen Motor, das serienmäßig eine Klimaanlage bot – für den beabsichtigten Verkaufserfolg in den USA unabdingbar. Dort spielte auch der enorme Spritverbrauch des Zwölfzylinder-Coupés keine so wichtige Rolle: Der Jaguar-Prospekt gab knapp über 20 Liter pro 100 Kilometer an, doch eingefleischte Gaspedaltreter gaben locker auch bis zu 35 Liter an. Die Achsübersetzung wurde übrigens in Sinn besserer Verbrauchswerte von 3,31 auf 3,07:1 verlängert. Und einen Edelstahl-Auspuff gab es auch dazu.



Der auf diesen Seiten präsentierte 4.2-Liter ist da deutlich ökonomischer, leistet 172 PS bei 4750/min und bietet dabei ein sattes Drehmoment von 384 Nm. Ein Verbrauchswert zwischen 14 und 16 l/100 km konnte sich in dieser Fahrzeugklasse vor vierzig Jahren durchaus sehen lassen und lag sogar niedriger als die Werte mancher Konkurrenz.

Die Originalfarben des XJ Coupés

- Standard:**
 British Racing Green
 Carriage Brown
 Dark Blue
 Fern Grey
 Greensand
 Heather
 Juniper Green
 Lavender
 Maroccan Bronze
 Old English White
 Opalescent Silver Grey
 Regency Red
 Sable Brown
 Squadron Blue
 Turquoise

- Sonderfarben gegen Aufpreis:**
 Azure Blue
 Black
 Primrose Yellow
 Signal Red

JAG-Mitglied Jürgen Binder aus Unterheinriet bei Heilbronn ist seit Kindesbeinen Jaguar-Fan. Auf dem Weg zur Dionysius-Grundschule im Essener Stadtteil Borbeck stand damals in der Kaftstraße ein S-Type in typischem British Racing Green. Klein-Jürgen sah sich die Nase platt, und das jeden Morgen. „Irgendwann einmal“, das war ihm schon damals klar, „werde ich einen Jaguar haben.“

Schließlich entdeckte er 2007 in England in der Nähe von Brighton ein XJ Coupé und schlug bei eBay für einen niedrigen vierstelligen Betrag zu. Die Beschreibung im Internet passte mit der Realität zusammen, und Binder, auf Geschäftsreise in England unterwegs, beschloss kurzerhand, seine Neuerwerbung per Achse nach Hause zu bringen.

Ton in Ton: eine Seite aus dem Jaguar-Prospekt von 1973.



Ein Anruf zu Hause: „Ich komme nicht mit dem Flugzeug.“ Seine Frau: „Hast du den Flug verpasst?“ – „Nö, ich habe einen Jaguar gekauft.“ – „Oh, nein!“

Spät in der Nacht war Binder daheim und legte sich erschöpft, aber glücklich ins Bett. Und wurde morgens von seiner Frau geweckt, die am Fenster stand und entsetzt auf die Straße sah: „Nein, jetzt ist der auch noch beige...“

Die Farbe des Coupés war nicht Beige, sondern Sandgreen, die Innenausstattung in Bisquit gehalten. Doch außer der Farbe, die Binder gar nicht so schlecht fand, waren zunächst andere, technische Dinge viel wichtiger.

Es waren die typischen Stellen (siehe auch Kasten auf Seite 23): Die Schwelle hinter der Rücksitzbank zeigte starke Korrosion, aber das war schon beim Kauf bekannt. Also musste die Karosserie an einigen Stellen auf Vordermann gebracht werden, und bei der Gelegenheit konnte man sich dann auch Gedanken über eine

neue Farbgebung machen – und beließ es schließlich beim originalen Greensand, einer der damaligen 15 Standardfarben für das XJ Coupé. Aber die Sitze wurden in passendem und einen schönen Kontrast bildenden Moss Green neu bezogen.

Seit der Teilrestaurierung im Frühjahr 2010 ist das elegante Coupé jährlich zwischen 5000 und 6000 Kilometer unterwegs, und inzwischen hat auch Jürgen Binders Frau längst ihren Frieden mit dem Auto geschlossen.

Wie sagte doch einst der ehrwürdige Lord Montague of Beaulieu: „The XJ coupé is the pinnacle of beauty.“

Der Gipfel der Schönheit also. Dem ist wenig hinzuzufügen.

Text & Fotos: Mike Riedner



Die Leder-Innenausstattung wurde in Moss Green neu bezogen, die Idee mit den Biesen in Außenfarbe hatte Jürgen Binder – nicht original, aber schön.



Aufgebaut und vorbereitet von Broadspeed beteiligte sich British Leyland 1976 mit dem XJ Coupé und Fahrern wie Derek Bell an der Tourenwagen-Europameisterschaft. Wenn das Auto hielt, war es sehr schnell – doch es hielt nie und förderte damit nur den schlechten Ruf, den die Produkte des Konzerns damals hatten. Der Schuss ging im wahrsten Sinn des Wortes nach hinten los. Ende des Jahres war das Abenteuer vorbei; erst Mitte der Achtziger kam Jaguar mit Tom Walkinshaw zurück.