

CLASSIC DRIVER

Jaguar XK 120 Coupé

Aller Zauber Anfang

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: [bonhams.com](#)

Nur weil Jaguar den atemberaubenden E-Type lancierte, wird der XK heute meist erst an zweiter Stelle genannt, sobald es um große Sportwagen aus Coventry geht. Zu Unrecht. Denn die vielseitige XK-Baureihe markiert den Urquell des modernen britischen Sportwagens. Ob als Roadster, Coupé oder Cabriolet: Jaguar at it's best. Elegant. Schnell. Magisch.

So stellt man sich eine gelungene Premiere vor: Gerüchte. Hochspannung. Helles Rampenlicht. Und dann: Ein Fahrzeug, dem man auf den ersten Blick ansieht, dass den Machern ein ganz großer Wurf gelungen ist. Emotionen pur: Begeisterung bei Fachpresse und Kunden. Tragisch-traurige Mienen bei der Konkurrenz. So trug es sich vor 63 Jahren nicht in Frankfurt, sondern in London zu. Am 27. Oktober 1948 präsentierte Jaguar auf der renommierten London Auto Show in Earls Court den Prototyp des Jaguar XK 120. Die Autowelt stand Kopf. Akutes Premierenfieber - ergreifend, wunderbar! Auf der diesjährigen Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt könnte den Machern von Jaguar übrigens ein ähnlicher Coup gelingen: Der [Jaguar C-X16](#), präsentiert als seriennahe Designstudie eines sportlichen Zweisitzers, hat schon vor seinem Debüt viel Beifall erhalten.

Beschäftigen wir uns derweil mit dem klassischen Pendant. Zunächst feierte der offene Sportwagen (OTS für Open Two Seater) seine Premiere, das Coupé (FHC für Fixed Head Coupé) folgte erst im Frühjahr 1951. Warum die „120“? Die Bezeichnung 120 verrät Kennern Wesentliches. Der Jaguar XK 120 war der erste Serienwagen, der eine Spitzengeschwindigkeit von 120 mph, und damit immerhin knapp 200 km/h erreichte. Ein frühes Vorserien-Fahrzeug erzielte 1949 auf einer Autobahn in Belgien unter zahlreichen Zeugen sogar eine Geschwindigkeit von über 210 km/h. Diese Werte breiteten sich in Sportwagenkreisen wie ein Lauffeuer aus.

Design: klassische Moderne

Dem großen Interesse folgte rege Nachfrage. Vor allem aus Übersee trafen die Bestellungen ein. Die ersten 240 Fahrzeuge wurden als heute sehr begehrte Roadster mit Aluminium-Karosserie gefertigt. Zahlreiche frühe Fahrzeuge wurden zudem als Linkslenker produziert, weil auch die britische Regierung die heimische Automobilindustrie bewusst in Richtung Export dirigierte. Das grandiose Design des Jaguar XK 120 stammt aus der Feder des Vaters der Marke: Sir William Lyons. Er entwarf die Silhouette mit der langen fließenden Haube, den harmonischen Kotflügeln, einem an der richtigen Stelle sitzenden Cockpit und dem Heck ohne Schnörkel. Ein Sportwagen aus einem Guss. Ende der 1940er Jahre war klar: Genau so sah die Zukunft des Automobils aus.

Ab 1951 war der Jaguar dann auch als Coupé mit festem Dach erhältlich. Nicht immer vermochte ein Coupé die Klasse eines Roadsters aufzugreifen. Beim XK lag das anders. Die Karosserieform des Coupés erntete ebenfalls begeisterten Applaus. Das Kuppeldach passte hervorragend zum Fahrzeugkörper und gefällt noch heute aufgrund der mutigen Schwünge und extravaganten Attitüde. Innen präsentierte sich der Brite besonders edel. Kurbelfenster, eine üppige Lederausstattung, wertvolles Holz im Blickfeld und an den Türrahmen machten den Jag zu einem eleganten wie schnellen GT. Die ausgezeichneten Fahrleistungen riefen auch zahlreiche ambitionierte Sportwagenfahrer auf den Plan. Jaguar reagierte prompt und bot den XK 120 auch in einer SE-Variante an. SE stand hierbei für Special Equipment. Ein früher Vorreiter vieler sportlichen Editions-Modelle.

Der Motor: legendär

Schon der normale Motor überzeugte in vielerlei Hinsicht. Der 3.442 ccm große Sechszylinder glänzte durch kultivierten Lauf, Langlebigkeit und ausreichend Leistung. 160 PS genühten für seinerzeit bemerkenswerten Vortrieb. Tatsächlich wurde das Basis-Triebwerk jahrzehntelang mit leichten Modifizierungen bis in die 1990er Jahre in verschiedenen Jaguar-Modellen weiter genutzt. Doch schon damals boten sich Verschärfungen an: Jaguar XK 120 SE wiesen eine höhere Motorverdichtung und einen größeren Nockenwellenhub auf. Hier leistete der Motor rund 180 PS, was für eine Höchstgeschwindigkeit von über 220 km/h reichte.

Für mehr Abgas-Durchsatz und besseren Klang sorgte eine Doppelauspuffanlage. Statt auf Stahlfelgen rollte der SE ab Werk auf Speichenrädern mit Zentralverschluss vor. Die SE-Ausstattung wies zudem härtere Federn auf, einen Motorriemen über die Motorhaube und Fernleuchten auf der vorderen Stoßstange. Wer

wollte, konnte die Hinterachsübersetzung variieren und Schalensitze aus Leichtmetall montieren lassen.

Jaguar entwickelte die klassische XK-Baureihe konsequent fort. 1953 folgte die dritte Karosserie-Variante, das Cabriolet (kurz: DHC für Drop Head Coupé). Der Nachfolger des XK 120 hörte auf den Namen XK 140 und erschien 1954. Der letzte Vertreter der klassischen XK-Baureihe, der XK 150, folgte dann 1957. Der optisch geglättete Wagen hielt sich bis zur Wachablösung durch den [Jaguar E-Type](#) bis 1961 im Programm. [Das hier gezeigte Fahrzeug](#) mit dem Kennzeichen „MUS 1“ kommt demnächst bei Bonhams im Rahmen des Goodwood Revivals zur Versteigerung. Es gehörte ursprünglich Ninian Sanderson, der 1956 erfolgreich das 24-Stunden Rennen von Le Mans im legendären Ecurie Ecosse D-Type gewann. Auch der XK fährt im typischen Livree der Ecurie Ecosse vor. Das Fahrzeug wurde vor einigen Jahren aufwändig restauriert und technisch behutsam optimiert. Ein würdiger Vertreter einer außergewöhnlichen Baureihe.

Aktuell steht eine große Auswahl an Jaguar XK 120 im Classic Driver Automarkt zum Verkauf, [klicken Sie hier](#).

Technische Daten

Motor:	Reihensechszylinder
Hubraum:	3.442 ccm
Leistung:	ca. 160 PS
Vergaser:	Zwei SU-Vergaser
Ventilsteuerung:	zwei oben liegende Nockenwellen
Kühlung:	wassergekühlt
Getriebe:	4-Gang-Getriebe
Bremsen:	Trommelbremsen
Antrieb:	Heckantrieb
Leergewicht:	ca. 1.150 Kilogramm (Coupé)
Radstand:	2.590 mm
V-max:	ca. 200 km/h

Fotogalerie







Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/jaguar-xk-120-coup%C3%A9>
© Classic Driver. All rights reserved.