

# CLASSIC DRIVER

## [Jaguar XJS](#)

### Die Katze mit den zwei Leben

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: Jan-Christian Richter

Foto-Fahrzeug: Jaguar XJS V12 6.0 (Baujahr 1994)

**„Gentlemen, start your engines!“ Zu wenigen Automobilen passt dieser Schlachtruf besser als zum Jaguar XJS. Denn nirgends fügen sich die gelochten Rindslederhandschuhe und das mit braunen Lederflicken verzierte Tweedsakko samt beiger Cordhose nahtloser in das Gesamtbild ein, als in dem 1975 präsentierten Coupé, mit dem Jaguar seinerzeit den „Turnaround“ versuchte: Weg vom derben und anspruchsvoll zu fahrenden E-Type, hin zu einem soften Boulevard-Cruiser.**

Das Karosseriedesign vom Chefentwickler Malcolm Sayer kokettierte nicht mit der klassischen Eleganz eines E-Types, sondern forderte den besonderen Geschmacks heraus. Vor allem die Heckpartie und das Profil des XJS wirkten durch die breiten Planken an der C-Säule eher skurril als elegant. Diese Gestaltung war vor allem den strengen amerikanischen Unfallvorschriften geschuldet. Zudem ließ die angespannte Finanzlage des zwischenzeitlich unter dem Dach von British Leyland untergekommenen Herstellers keine teureren Karosserieentwürfe zu. Dafür konnte ein XJS-Fahrer sicher sein, seinen Jag auch an jedem noch so kleinen Karosseriedetail wieder zu erkennen, was ja heutzutage auch etwas wert ist.



In Sachen Antriebstechnik konnte man bei Jaguar auf den Baukasten des Hauses zurückgreifen. So ruht das stattliche 4,87 Meter lange und 1,79 Meter breite Coupé auf dem verkürzten Chassis der Limousine XJ, aus der auch wesentliche Teile des Fahrwerks und der Kraftübertragung kamen. Die beiden Aggregate, wahlweise ein R6 mit anfangs 165 PS oder ein V12 mit einer Leistung von immerhin 287 PS, waren bereits aus dem ausgelaufenen E-Type bekannt und wurden lediglich überarbeitet. Das mit Leder ausgeschlagene Interieur und der anfänglich noch reichhaltige Einsatz von Chromschmuck sollte die stilbewusste Jaguarkundschaft bei Laune halten und über den fast dreimal so hohen Kaufpreis wie bei dem Vorgänger hinwegtrösten.



## Die Geschichte

Im Laufe der fast 20-jährigen Bauzeit wurde der XJS immer wieder aktualisiert. Es folgten neue Motoren (1983 erschien ein 3,6 Liter Sechszylinder mit 228 PS, 1993 ein neu konstruierter V12 mit 303 Kat-PS), geänderte Anbauteile sowie zwei weitere Karosserievarianten, von denen das bei Karmann entwickelte Vollcabriolet über das ansprechendste Design verfügt. Es löste 1988 das Klipp-Klapp-Landaulet des XJS (ab 1983) mit den beiden herausnehmbaren Dachhälften und abklappbarem Softtop ab. Ab Modelljahr 1992 verlor der XJ-S seinen Doppelnamen und hieß fortan XJS.

Mit Einzug des nach einer beinahe Pleite notwendigen neuen Investors Ford rüstete Jaguar den XJS für seine letzten Jahre. Deutlich effizientere Motoren (etwa der Vierliter-Sechszylinder mit 223 PS), verbesserte Zuverlässigkeit und ein komplett modernisierter Innenraum sorgten für eine Steigerung des Absatzes. Als Tribut für den 1990 errungenen Le Mans-Sieg entstanden 280 Exemplare einer Sonderserie. Später folgte eine weitere, bei Tom Walkinshaw Racing (TWR) modifizierte Ausgabe des Coupés mit Namen XJR-S (330 PS, 3-Gang-Automatik). Nach 20 Jahren und rund 120.000 produzierten Fahrzeugen schickte Jaguar den mittlerweile stark angegrauten Gentleman 1996 in Rente und präsentierte den deutlich moderneren XK8.



## Technik und Wartung

Zum Zeitpunkt des Serienanlaufs herrschte im Königreich der Geist von British Leyland. Das Unternehmen mit dem Wollsiegel kämpfte mit allen Mitteln um das Überleben und bot zahlreiche Zulieferteile von miserabler Qualität jedem an, der da des Weges kam. So auch Jaguar. In vielen kleinen Details der frühen XJS treibt daher der Defektteufel sein Unwesen. So gleicht die Elektrik einem Schaltschrank der Abhöranlage des Secret Service und auch die Haltbarkeit von Lichtmaschine und Anlasser ist begrenzt. Die elektrischen Helferlein, wie Fensterheber und Sitzverstellung, leiden ebenfalls an der Unzuverlässigkeit der verwendeten Bauteile. Ein intensiver Funktionstest ist unbedingt angebracht. Dies trifft auch für die Klimaanlage zu, die zu Undichtigkeiten am Innenraumverdampfer und Schäden am Kompressor neigt. Besonders davon betroffen sind Fahrzeuge mit langen Standzeiten. Erschwert wird die Reparatur zusätzlich dadurch, dass die Füllung einer solchen Anlage aus dem umweltschädlichen und nicht mehr erlaubten, frigenhaltigen Gas R12 besteht. Für eine Instandsetzung ist daher die Befüllung mit einem Identmittel notwendig, was wiederum die Montage anderer Dichtringe in der Anlage nach sich zieht.

Wie bei allen Kindern der Siebziger ist auch die Karosserie des XJS – hier besonders die frühen Baujahre bis Anfang der achtziger Jahre – vom Rostfraß bedroht. Besonderes Augenmerk sollte dabei den Türen und Deckeln gelten. Sie schimmeln mangels optimaler Versiegelung der Schnittkanten oft von innen nach außen, erkennbar an Blasen unter dem Lack. Ebenfalls vom Zerfall bedroht sind die Außenschweller und der Frontscheibenrahmen, bei dem der Rost sein Unwesen lange im Verborgenen unter einer dicken Chromleiste treiben kann, bis dann das Wasser in den Innenraum eindringt und für nasse Füße und eine irre Elektrik sorgt. Einen ähnlichen Effekt gibt es auch im Bereich des Kofferraums zu beobachten. Dort begünstigen defekte Dichtungen und undichte Heckleuchten das Eindringen der Feuchtigkeit.



Getreu dem Motto, dass nur der gut fährt, der auch gut schmiert, ist aus dem Antriebsabteil eines scheckheftgepflegten XJS nur wenig Negatives bekannt. Die anspruchsvolle Technik neigt bei penibel eingehaltener Wartung nicht zu übermäßigem Verschleiß und kann biblische Laufleistungen von deutlich über 200.000 Kilometern erreichen. Dies jedoch nur dann, wenn der Vorbesitzer die horrenden Aufwendungen für eine regelmäßige und fachkundige Wartung nicht gescheut hat, was bei Angeboten im 10.000-Euro-Sektor jedoch meist der Fall ist. Dann plagen sowohl den Sechs- als auch den Zwölfzylinder unrunde Motorläufe (Zündkerzenwechsel speziell beim Zwölfzylinder kostspielig), hoher Ölverbrauch (Kolbenringe) und undichte Gummibauteile in der Gemischaufbereitung. Eine besondere Herausforderung an den Mechaniker stellt zudem die Einspritzanlage der englischen Firma Lucas der frühen Zwölfzylinder dar, deren präzise Einstellung nur von Spezialisten beherrscht wird. Später sorgte eine deutlich wartungsärmere Boschanlage für Entspannung (H.E. Modell ab Sommer 1981). Wie alle englischen Autos, so neigt auch der XJS im Alter zur Inkontinenz und verliert eigentlich immer irgendwo irgendeinen Schmierstoff. Dies ist in Grenzen unproblematisch, wird es jedoch intensiver, verliert der TÜV irgendwann die Geduld und der Eigner viel Geld.



Bei der Kraftübertragung vertraute Jaguar anfangs auf einen Dreigang-Automaten von GM, später kam noch ein Gang dazu. Lediglich in den Anfängen (bis 1979) des Zwölfzylinders und bei dem nur wenig gefragten Sechszylinder gab es ein Vier- (V12 / 352 Fahrzeuge) beziehungsweise Fünfgang-Schaltgetriebe. Der GM-Automat ist jedoch die bessere Wahl und passt mit seinen sanften Schaltvorgängen perfekt zum Yachtcharakter des XJS. Stellt man bei der Probefahrt harte Schläge oder hakelige Schaltvorgänge fest, ist entweder das Automatiköl verschlissen oder aber der Ölfilter des Getriebes zu. Beide Mängel lassen sich relativ günstig beheben und sollten kein Kaufhindernis darstellen.



Fahrwerk und Bremsanlage des Jaguar XJS sind dem Gewicht und den Fahrleistungen entsprechend pflegebedürftig. Durch die innen liegende Anbringung der hinteren Bremsanlage (bis 1993) ist ein Ersatz der

Verschleißteile mit hohem Kostenaufwand verbunden, da zur Montage die Hinterachse abgesenkt werden muss. Tiefe Löcher in das Portemonnaie reißt auch ein Wechsel der vier hinteren Stoßdämpfer, wobei Interessenten berücksichtigen sollten, dass bei einem Gewicht von knapp zwei Tonnen auch der beste Dämpfer nach zwanzig Jahren seinen Zenit überschritten hat und unabhängig von der Laufleistung für ein optimales Fahrerlebnis ebenso ausgetauscht werden sollte, wie die meist uralten und ausgehärteten Reifen.



## Fazit und Kosten

Wie auch schon zu Lebzeiten ist das Unterhalten des seinerzeit rund 140.000 DM teuren Luxuscoupés sehr kostspielig. Interessenten sollten nicht vergessen, dass der XJS in der Liga der Jetset-Cars seinerzeit ganz oben mitspielte und aufgrund seiner aufwändigen Technik einen erheblichen Pflegebedarf hat, der sich im Alter naturgemäß erhöht. Wer daher Freude an seiner Katze haben will, sollte neben dem Kaufpreis von rund 10.000 bis 15.000 Euro für ein scheckheftgepflegtes Fahrzeug ab Baujahr 1989 (Modellbezeichnung H.E. = High Efficiency) mit akzeptabler Laufleistung (um die 100.000 Kilometer) zusätzlich noch eine ähnliche Summe griffbereit haben, um entspannt den anstehenden Inspektions- und Wartungsstau ertragen zu können. Auch kann die Kontaktaufnahme zu einer freien, auf Jaguar spezialisierten Fachwerkstatt in der Nähe nur dringend empfohlen werden, da die Katze nur von kundiger Hand gestreichelt werden mag. Preiswert angebotene Bastlerfahrzeuge sind ebenso wenig zu empfehlen wie Reimporte aus den USA mit kaum nachvollziehbaren Laufleistungen, zumal in Europa ausreichend gute Fahrzeuge am Markt sind. Ob man dabei auf den Sechszylinder oder doch lieber den Zwölfender zurückgreift, bleibt dem persönlichen Temperament und dem Geldbeutel überlassen.

Hat man dann seinen Traumjaguar gefunden und gleitet mit ihm durch die Straßen, ist der finanzielle Aufwand schnell vergessen. Denn ist die Katze gesund, freut sich der Mensch.

**Anschaffungspreis:** Ab 6.000 Euro erhält man pflegebedürftige Schnupperangebote. Wirklich gute Autos spielen in der Liga ab 10.000 Euro. Für 15.000 Euro darf man ein Topauto erwarten (siehe Fotofahrzeug).

**Empfohlene Reparaturrücklage:** 5.000 Euro sind im ersten Jahr das absolute Minimum.

**Steuer:** Ohne Kat wird es richtig günstig – dank H-Kennzeichen kostet ein XJS. Baujahr 1978, nur knappe 200 Euro Steuer im Jahr.

**Versicherung:** Oldie Car Cover – Hinweis auf Wertgutachten!:  
[Anfrage für Versicherungsangebot stellen](#)

**Durchschnittsverbrauch:** 6-Zylinder zwischen 13 und 15 Liter, 12-Zylinder nie unter 18 Liter.

**Das Foto-Fahrzeug, ein Jaguar XJS V12 6.0 (Baujahr 1994), steht bei Norman Kleinfeld Automobile in Hannover zum Verkauf. Mehr Informationen erhalten Sie unter der Tel. +49 (0)511 698269.**



**Fotogalerie**











**Galerie**





















**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/jaguar-xjs>  
© Classic Driver. All rights reserved.