

CLASSIC DRIVER

Das war das größte Treffen für Jaguars XJR-15 seit 28 Jahren

Lead

Anfang der Woche wurde der Goodwood Motor Circuit Zeuge der größten Zusammenkunft von Jaguar XJR-15 seit 28 Jahren. Wir fuhren ins sonnige West Sussex, um herauszufinden, warum die große Raubkatze so lange im Verborgenen schlummerte und nun auch auf dem Sammlermarkt große Sprünge macht...

Die fantastische Parade des 90er-Jahre-Supersportlers von Jaguar wurde von Valentine Lindsay, Sammler und Mitglied des British Racing Driver's Club, organisiert. Selbst ein XJR-15-Besitzer, brachte er nicht nur elf Exemplare samt Besitzer an den historischen Goodwood-Kurs in West Sussex, sondern zusätzlich einige Personen, die damals eng mit dem XJR-15-Projekt verbunden waren. Allen voran den angesehenen Designer der Außenhaut, Professor Peter Stevens.



Nachdem er Jaguar in den späten 80er-Jahren erfolgreich in den internationalen Motorsport zurückgeführt hatte – mit dem Gesamtsieg in der Tourenwagen-EM, zwei Titeln in der Sportwagen-WM und dem ersten Le Mans-Sieg der Marke seit 1957 – hatte TWR-Gründer Tom Walkinshaw die clevere Idee, mit einer nur dezent kaschierten und straßentauglichen Version des XJR-9 Gruppe C die zahlungskräftigsten Jaguar Kunden um einen ganzen Batzen Geld zu erleichtern. Sein Geschäftssinn täuschte ihn nicht, und so machte sich JaguarSport, die damalige Tochter von TWR und Jaguar Cars, an die Verwandlung des Le Mans-Renners in ein (etwas) erschwinglicheres und optisch zahmeres Pendant.

Unter Wahrung der nahezu unveränderten XJR-9-Bodengruppe inklusive Kohlefaser-Monocoque, Einzelradaufhängung mit doppelten Querlenkern und 6,0-Liter-V12 kleidete Peter Stevens den XJR-15 mit einer eleganten und ebenfalls aus Kohlefaser gebackenen Karosserie aus. Stevens, der frühere Lotus-Designer und später vor allem bekannt geworden durch sein Design des McLaren F1, fiel dann angeblich bei Walkinshaw in Ungnade, weil er Einzelheiten des streng geheimen Modells der Presse gesteckt hatte...



Die Leistung war schlicht und einfach umwerfend – die 450 PS des V12 katapultierten den XJR-15 in 3,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h; je nach Übersetzung endete der Vortrieb erst bei 305 km/h. Das Handling war laut Zeitzeugen speziell beim Einsatz auf der Rennstrecke nicht unbedingt das Gelbe vom Ei – es mangelte an Anpressdruck auf der Hinterachse.

Im Gegensatz zum XJ220, Jaguars zweitem Supersportwagen der 1990er-Jahre, präsentierte sich das Interieur im positiven Sinne spartanisch – eher Backpacker-Hostel als Ritz. Es war ausgekleidet mit glänzenden Kohlefaser- und Kevlar-Einlagen, und obwohl die Kabine sowohl breiter wie höher als im Gruppe C war, war das Lenkrad unten abgeflacht, um den Ein- und Ausstieg zwar nicht einfacher, aber zumindest möglich zu machen.





Im Grunde war der XJR-15 nicht mehr als ein Rennwagen mit straßentauglicher Bodenfreiheit. Für Kunden gab es ein optionales Straßenpaket, mit einem von FF Developments entwickelten und synchronisierten Fünfganggetriebe anstelle der Sechsstufen-Rennbox von TWR, Blinkern, erhöhter Bodenfreiheit und Profilreifen. Das trieb den Basispreis von 500.000 Pfund noch weiter nach oben.

Um das Image des XJR-15 aufzupolieren, wurde für die Rennsaison 1991 die Jaguar XJR-15 Intercontinental Challenge ins Leben gerufen. Ein Markenpokal mit Läufen im Rahmenprogramm der Großen Preise von Monaco, Großbritannien und Belgien. Zu den Top-Piloten zählten unter anderem David Brabham, Bob Wollek und Vern Schuppan. Der Preis eines fabrikfertig gelieferten Cup-Autos lag bei einer Million Dollar, und eine Million Dollar an Preisgeld wartete auch auf den Sieger des Finales.



Wenn Sie „XJR-15 Monaco“ auf You Tube suchen, werden Sie in leicht körnigen Filmschnipseln miterleben, wie sich 16 dieser grollenden Jaguare durch die engen Straßen des Fürstentums jagen. Kommentator Murray Walker ist kaum zu verstehen, so durch Mark und Bein dringt das vereinte V12-Orchester. Der Sieger hieß am Ende Derek Warwick, während in Silverstone nach einem wahren „Demolition Derby“ (elf der 16 Autos trugen Blessuren davon) der Argentinier Juan-Manuel Fangio II gewann. Für beide gab es als Preis einen Jaguar XJ-S – nicht das Schlechteste.

Vor dem finalen Millionen-Spiel in Spa bekam Jaguar Wind davon, dass die Fahrer den Rennausgang untereinander absprachen, um sich so das Preisgeld gütig aufzuteilen. Um das zu verhindern, wurde die Anzahl der Rennrunden offengelassen – nur so viel wurde verraten, dass es wenigstens sechs Umläufe gäbe. Wie schon in Silverstone gab es auch in den Ardennen wieder viele Kollisionen, am Ende hatte dann das vom vierten Startplatz gestartete deutsche Tourenwagen-Ass Armin Hahne (Moers) die Nase vorn. Nach dem Rennen verschwanden die 51 gebauten XJR-15 (Renn- und Straßenversionen in Summe) in geheimen und rund um die Welt verstreuten Sammlungen und wurden in den folgenden Jahrzehnten auch kaum noch bewegt.



Vielleicht ist das der Grund, warum dieser Jaguar im Vergleich zu anderen Supersportwagen der Ära wie McLaren F1, Ferrari F50 oder Bugatti EB110 unter dem Radar verschwand und nahezu vergessen wurde. Doch nur bis jetzt. Denn das Interesse der Sammler steigt, und das Treffen in Goodwood ist Beleg dafür. Zu sehen waren die Rennwagen von David Brabham, Tiff Needell, Bob Wollek und des Plattenproduzenten Matt Aitken sowie eine Reihe von Straßenversionen.

Wir sprachen mit dem Londoner Experten und XJR-15-Besitzer Neal Gordon, der die Welt bereist hat, um einige dieser Jaguar Einhörner aufzuspüren und zurückzukaufen. Und um zu erfahren, was sie so speziell macht. „Sie waren so lange von der Bildfläche verschwunden, dass die Leute schlicht ihre Existenz vergessen haben. Sie setzten in Sammlungen Staub an, und weil es sich niemand leisten konnte, sie einzusetzen, weisen die meisten Modelle sehr niedrige Kilometerstände auf“, weiß Gordon. „Es ist nicht einzusehen, dass sie nur ein Zwanzigstel des Wertes eines Formel 1 besitzen. Zugegeben sind sie nicht auf dem gleichen geheiligten Niveau, doch das technische Konzept ist ähnlich. Ich habe gehört, dass selbst Gordon Murray kürzlich davon sprach, dass der XKR-15 ein großartiges Auto gewesen sei.“



Sie sind jetzt über 25 Jahre alt. Was bedeutet, dass man sie in die USA importieren kann, und exakt dort hat die Nachfrage auch schon deutlich zugenommen. Und mit ein paar kleinen Modifikationen an der Aufhängungs-Geometrie sind sie auch nicht mehr so kritisch zu bewegen wie oft behauptet.“

Als noch analoger Supersportwagen bringt ein XJR-15 alle richtigen Anlagen mit. Geboren im Rennteam von TWR stützt sich der Zweisitzer auf einen direkt am lupenreinen Monocoque-Chassis angeflanschten dicken V12. Dazu kommen das Handschaltgetriebe, keine elektronischen Helferlein, die Schwächen des Fahrers ausbügeln, und ein Trockengewicht von 1.050 Kilogramm – ungefähr so viel wie ein Volkswagen Golf. Zugleich darf der XJR-15 von sich behaupten, der erste Straßensportwagen mit einem Chassis *undeiner* Karosserie aus Kohlefaser gewesen zu sein. Im Vergleich dazu wirkt der 1.350 Kilo schwere und innen mit Leder ausgekleidete XJ220 wie eine Luxus-Katze.



Okay, es mag dem XJR-15 an der visuellen Dramatik eines Ferrari F40 fehlen, ebenso an der technologischen Tour de Force des Bugatti EB110. Doch ist er unzweifelhaft hübsch, altert wie ein guter Wein. Dazu kommt seine Rarität – es wurden nur 51 gebaut, darunter fünf für einen japanischen Nachtclub-Besitzer mit 7,0-Liter-LM-Motor und größerem Heckspoiler. Von einem Ferrari F50 gibt es sechsmal so viele! Vor zwei Jahren vertickerte Bonhams einen XJR-15 für nur knapp £300.000. Mittlerweile erreichen die besten Exemplare angeblich viermal so hohe Werte.



Es war ein tolles Erlebnis, sowohl im übertragenen wie buchstäblichen Sinne, in Goodwood Licht auf den XJR-15 geworfen zu haben und so viele Autos an einem Ort wieder vereint zu sehen. Dass Prominenz wie Peter Stevens, Jim Router, Tiff Needell, Jeff Allam und John Watson sich die Zeit nahmen, dazukommen, zeugt von ihrer Begeisterung für ein aufregendes Projekt und Auto, das auf der Welle des so lange überfälligen Motorsport-Erfolges von Jaguar ritt. Bleibt nur noch die Hoffnung, dass beim nächsten Mal die auf die Einhaltung der mittäglichen Ruhezeiten bedachte Polizei dem lauten Treiben der Katzenbande nicht wieder ein vorzeitiges Ende bereitet...

Fotos: Tom Shaxson für Classic Driver © 2019

Galerie

