

*Ein bemerkenswertes Exemplar des
Jaguar XK-140 von 1956.*

Als der Vorgänger des hier präsentierten Jaguar-XK-140 Ende der 1940er Jahre erstmalig vorgestellt wurde, stand die Automobilwelt Kopf.

Publikum, Kritiker und Presse zeigten sich gleichermassen begeistert und das nicht von ungefähr!

Der neue Jaguar-Sportwagen glänzte mit Fahrleistungen, die man bisher nur von Rennwagen kannte und Fahrer und Beifahrer mit hohem Fahrkomfort verwöhnte.

Ursprünglich sollte er dem neu entwickelten Triebwerk einen angemessenen Auftritt verschaffen und gleichzeitig das sportliche Image der Marke festigen.

In der heutigen Zeit gelten natürlich andere Maßstäbe und Motivationen, solch ein Auto zu besitzen und zu fahren.

Ein Oldtimer-Auto ist für Leute geeignet, die solche Fahrzeuge mit Bedacht nutzen möchten.

Ein 60 Jahre altes Fahrzeug wie der hier präsentierte Jaguar XK-140-Roadster sollte jedoch nicht zu einem Museumsstück avancieren, sondern ist definitiv ein Auto, das man bewegen müßte und das auch (wie dieses Modell) bewegt wird.

So ein XK-140 passt zu jemandem, der Originalität bewundert, das Leder riechen sowie das extravagante Design betrachten möchte und wertschätzt, dass dieses Auto mehr oder weniger in dem Zustand ist, in dem es in den 1950er-Jahren das Werk verlassen hat.

Ein Auto in diesem Zustand zu finden, ist unglaublich selten und erfährt somit eine hohe Würdigung auf Seiten des Besitzers.

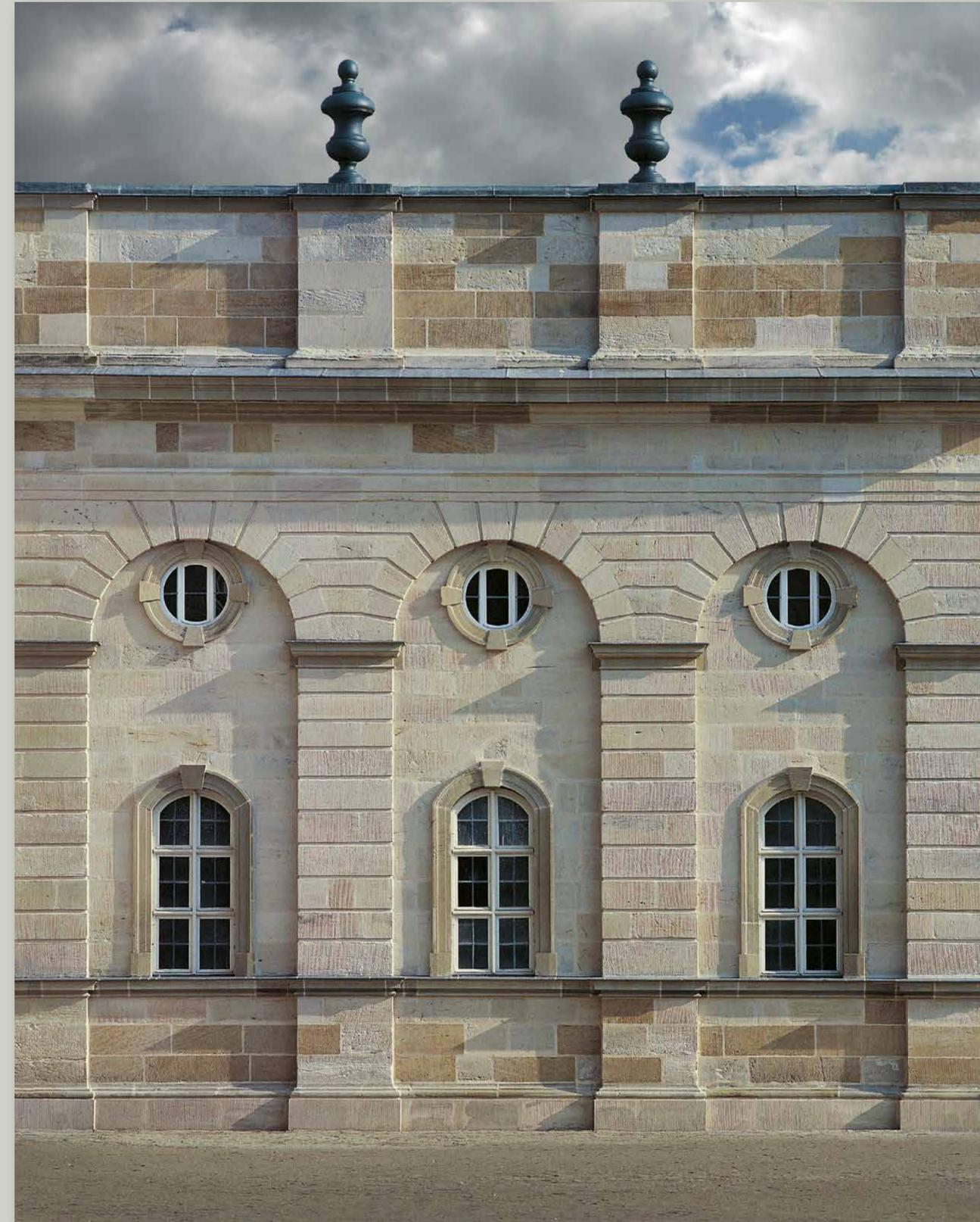


Der Jaguar XK-140 war ein zweisitziger Sportwagen, den Jaguar 1954 als Nachfolger des Jaguar XK-120 auf den Markt brachte.

In technischer Hinsicht basierte der XK-140 auf seinem Vorgänger. Dessen Chassis und Fahrwerk wurden weitgehend unverändert übernommen. Die wesentlichen Modifikationen betrafen den Motor. Jaguar bot nun eine Sportausführung, die sog. S-Version an, dessen Motor den Zylinderkopf des Jaguar C-Type übernahm.

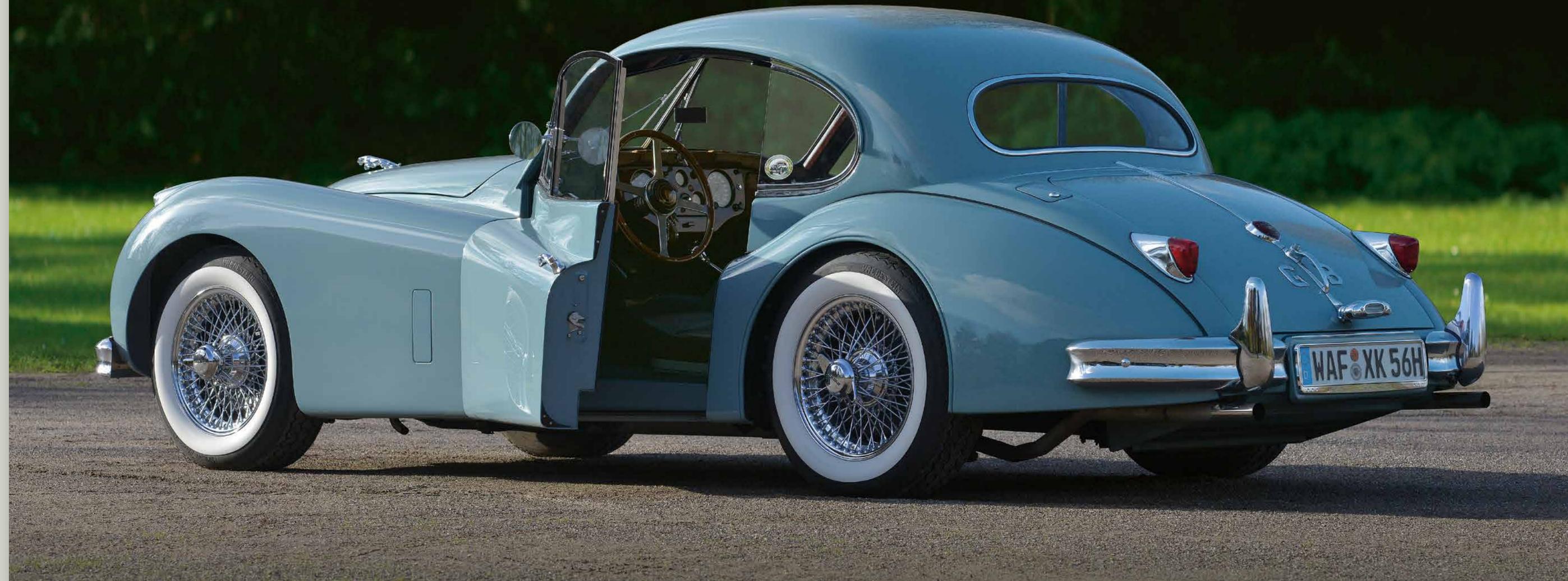
Die Basisausführung des 3442 cm³ großen Sechszylinder-Reihenmotors leistete 190 PS, die über ein Viergang-Getriebe mit Mittelschaltung eine Höchstgeschwindigkeit von gut 200 km/h ermöglichten.

Äußerlich wurde das Design des XK-120 mit »Hüftschwung« und zweiteiliger Windschutzscheibe weitgehend übernommen. Der XK-140 erhielt (davon unterscheidend) eine durchgehende Stoßstange mit Hörnern vorne, Stoßfänger mit Stoßhörnern hinten und Blinkleuchten oberhalb der vorderen Stoßstange, was (meiner Meinung nach) eine optische Aufwertung mit sich brachte.



Das Design der Jaguar-XK-Reihe war zu ihrer Zeit bahnbrechend. England erholte sich noch vom Zweiten Weltkrieg, und viele der damals auf den Markt gebrachten Modelle hatten noch das Vorkriegsdesign, wie zum Beispiel die Jaguar Limousinen Mark IV und V. Dann debütierte 1948 auf der Earls Court Motor Show in London der XK-120 (der Vorläufer des XK-140), mit einem Sechszylinder-DOHC-Triebwerk, das nicht nur sehr attraktiv aussah, sondern durch Einsätze auf verschiedenen Rennstrecken auch die Marketingaktivitäten von Jaguar untermauern konnte.

1950 hatte die Marke aus Coventry schon gute Chancen, in Le Mans zu gewinnen, einer der XK lag bis zur 15. Rennstunde sogar auf dem zweiten Platz, wobei man bedenken muss, dass es sich im Grunde um privat gemeldete und nur leicht modifizierte Serienfahrzeuge handelte. Es war die Vorstellung dieser mäßig getunten Autos in Le Mans, die Jaguar-Chef William Lyons seinerzeit die Zuversicht gab, dort das 24-Stunden-Rennen gewinnen zu können. Was er 1951 erstmals mit dem C-Type und später mit dem XK-120 dann ja auch in die Tat umsetzen konnte.



Der Jaguar XK-140 verlangt vom Piloten einen vernünftigen, vorausschauenden Fahrstil: für abrupte Stopps in letzter Sekunde sind die vier Trommelbremsen recht ungeeignet.

Vorsicht ist bei Tritten auf Gas und Bremse auch aus einem weiteren Grund notwendig: die Pedalen liegen sehr eng beieinander.

Nur mit Übung und schmalen Schuhen lassen sie sich einzeln treffen.

Als ob das alles nicht anspruchsvoll genug wäre, sitzen wichtige Bedienelemente wie Blinker oder Wischer garantiert nicht dort, wo wir sie aus heutiger Sicht vermuten würden.

Dinge, die man bei einem Kultauto jedoch geflissentlich ignoriert.

Egal, wie groß das Lenkrad oder wie veraltet die Technik von Bremse und Fahrwerk (Blattfedern an der Hinterachse) sind:

Der Jaguar XK-140 lässt sich mit seinem Gewicht von weniger als 1.400 kg überraschend exakt und zügig bewegen.

Ein mehr als 60 Jahre alter Oldtimer fährt sich eben nicht wie ein Neuwagen.

Auch nicht wie ein Gebrauchtwagen aus den 80ern. Die Lenkung ist weitaus schwergängiger als bei Youngtimern ohne Servo-Unterstützung.

Das mindert aber nicht den individuellen Charakter dieses legendären Fahrzeugs.



Mit dem erstmals im Jaguar XK-120 verwendeten Motor verfügt auch der Motor des XK-140 über zwei obenliegende Nockenwellen (dohc), was man bis dahin nur in kleinster Serienproduktion gewagt hatte. Dennoch gelang damit auf Anhieb ein Meisterwerk an Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit, das sogar bis 1992 in Fahrzeugen des Herstellers und sogar in bestimmten Militärfahrzeugen verbaut wurde.

Durch die schräg hängenden Ventile ergibt sich ein nahezu halbkugelförmiger Brennraum, was seinerzeit als perfekte Form angesehen wurde.

Dadurch, dass der Motor nun um 7,5 cm weiter vorne saß und die Batterien nicht mehr hinter den Sitzen positioniert waren, konnte der Innenraum vergrößert werden, so dass Coupé und Cabriolet nun über zwei Notsitze und der Roadster über mehr Stauraum verfügte.





Die visuelle Beschränkung auf den Frontbereich des Jaguar XK-140 in einer fotografisch anregenden, plastisch gestalteten Lichtsituation verdeutlicht einmal mehr die damalige (und bis heute währende) Begeisterung für die überzeugend gelungene Linienführung der XK-Reihe.

Die einschneidensten Veränderungen zum Vorgängermodell XK-120 betrafen einerseits die Heckpartie, wie auf den ersten Seiten dieser Broschüre eindrucksvoll zu sehen ist.

Andererseits gab es aber auch im Frontbereich einige Unterschiede zum XK-120. Der wesentlichste zeigt das hier dargestellte Motiv:

Das Jaguar-Emblem wanderte von der Motorhaube auf den überarbeiteten Kühlergrill, der beim Modell XK-140 – statt wie bisher dreizehn – nur noch sieben Streben aufwies und nunmehr im Gussverfahren entstand.

Jedes der drei Modelle hat seine Anhängererschaft, aber ich denke, der XK-140 ist der puristischste Vertreter – er hat die klarsten Linien, bevor mit dem Modell XK-150 eine Abkehr von der klassischen zweiteiligen Frontscheibe vonstatten ging.

Von den drei Karosserie-Varianten der XK-Reihe ist das Fixed Head Coupé (FHC) dasjenige, das die meisten Leute als das schönste bezeichnen.

Mit dem Cockpit und den geschwungenen Kotflügeln, die optische Anleihen beim Bugatti Typ 57SC Atlantic nehmen, ist Jaguar mit der XK-Reihe auf jeden Fall ein Meilenstein in der Produktion von Sportwagen in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts gelungen.



Der Jaguar-XK-140 auf einer (nur wenig befahrenen) schmalen Alleestrasse im westfälischen Münsterland.

Das Foto zeigt eine stimmungsvolle Herbstimpression mit einer reizvollen Lichtspiegelung der untergehenden Sonne in Karosserie und Seitenfenster.

Eine Fotografie, welche die gelungene Linienführung des Fahrzeugs besonders hervorhebt.



Das Emblem am Heck des XK-140 verweist auf Siege, die Jaguar mit Rennversionen des Vorgängers errang.

Das mag Stirnrunzeln verursachen, ist jedoch wohl zulässig, auch um den Stellenwert der XK-Baureihe insgesamt zu betonen.

Schließlich sind die rein technischen Unterscheidungsmerkmale des XK-120 zum XK-140 nicht groß.

Die Verwendung der Farbe Rot für dieses Emblem in Kombination mit einem hochwertigen Emaill-Überzug macht es natürlich zu einem echten Hingucker.



Die Jaguar XK-120 bis XK-150-Modelle waren von 1948 bis 1961 der Maßstab in der Sportwagenkonkurrenz.

Kein anderer Hersteller bot derart gute Fahrleistungen für weniger Geld. Auch kommerziell waren die schnellen und eleganten Sportwagen ein Erfolg.

Die XK-Baureihe war erfolgreicher als alle Automobile von Jaguar zuvor und etablierte die Firma als absolute Größe im Sportwagenmarkt.

Erst der E-Type konnte einen ähnlich großen Schritt nach vorne machen und war dann auch ein würdiger Nachfolger für die XK-Sportwagen.

Wie schon erwähnt, übernahm der XK-140 die Designlinie weitestgehend vom Vormodell.

Außen waren vordergründig die breiteren Stoßstangen das Hauptunterscheidungsmerkmal (ein Zugeständnis an den damals wichtigen US-Markt), was ansonsten den optisch überaus harmonischen Gesamteindruck aber nicht schmälert.



Die imposante, gleichzeitig aber auch sehr dynamisch geformte Kühlerfigur prägt seit jeher die Motorhauben der Jaguar-Sportwagen und Limousinen. Die Reduzierung der Fotografie auf Grautöne betont die Einzigartigkeit dieses Designobjektes im Zusammenklang mit Motorhaube und Kühlergrill.



Jaguar wandte das, was die Firma beim XK-120 gelernt hatten, auf die im Oktober 1954 eingeführte XK-140-Reihe an. Der Motor wurde um acht Zentimeter nach vorn gerückt, um mehr Platz in der nun siebzehn Zentimeter längeren Kabine zu schaffen. Auch die Umrüstung auf eine Zahnstangenlenkung war ein großer Vorteil. Der XK-140 behielt die fließenden Kotflügel, den Hüftschwung und die zweiteilige Windschutzscheibe des XK-120 bei. Die schwereren Stoßstangen und der nunmehr im Gussverfahren gefertigte Kühler mit nur noch sieben statt zuvor dreizehn Streben sind weitere markante Unterscheidungsmerkmale zum Vorgängermodell.

Das Foto zeigt die auf der Stoßstange sehr dekorativ angebrachten Plaketten diverser Autoclubs, u.a. vom Autoclub deutscher Ärzte, den es heutzutage jedoch leider nicht mehr gibt. Diese Plaketten tragen insgesamt zur individuellen Ausstrahlung des Jaguar XK-140 auf optisch sehr ansprechende Weise bei.



Die Jaguar-Modelle XK-120, XK-140 und XK-150 gehören zu den kultigsten britischen Sportwagen aller Zeiten. Auf dem schmalen Grat zwischen Grand Tourer und waschechtem Sportwagen sehen sie sich auf den ersten Blick ähnlich, doch bei näherem Hinsehen eröffnen sich fantastische Einblicke in die Geschichte von Jaguar und die Entwicklung von Sportwagen im Allgemeinen.

Der XK war revolutionär, als er auf den Markt kam, sowohl in Bezug auf das Design, die Leistung, das Handling und vor allem das Preis-/Leistungsverhältnis. Das Publikum war wirklich überrascht, wie Jaguar Autos bauen konnte, die zu einem solchen Preis nicht nur atemberaubend aussahen, sondern auch 200 km/h schnell fuhren. Die XK-Baureihe war viel preiswerter als jeder Aston oder Ferrari aus jener Zeit, bot jedoch trotzdem eine fantastische Performance.



Das hier präsentierte Jaguar XK-140-Fixed-Head-Coupé wurde vom jetzigen Besitzer im Jahr 2018 von einer oldtimerbegeisterten Witwe (die noch über weitere Traditionsfahrzeuge verfügte) aus dem bayrischen München erworben.

Dieses Auto wird selbstverständlich noch oft gefahren und nimmt – über's Jahr verteilt – an verschiedenen Touren diverser Oldtimer-Clubs teil.

Sogar auf Reisetrips zum Gardasee und in die Toskana wird dieses legendäre Auto eingesetzt.

Die Ausstattung des hier präsentierten XK-140 von 1956 mit Original-Speichenrädern und Weisswandreifen trägt nicht unerheblich zur kultigen Ausstrahlung dieses wunderschönen Oldtimers bei.





*Ein bemerkenswertes Exemplar des
Jaguar XK-140 von 1956.*