

CLASSIC DRIVER

Jaguar XJR-15: Großer Rauschgriff

Lead

So also fährt sich ein Le-Mans-Renner? Nun, beinahe. Der Jaguar XJR-15 ist die Kombination aus skurrilem Supersportwagen und tatsächlich: Auto für den Alltag; Klimaanlage und Blinker sei dank. Schnell? Natürlich. Geeignet für die Fahrt zur Arbeit? Warum nicht...

Gleich mal vorweg: Bitte bringen Sie diesen Mittelmotor-Jaguar aus den frühen 1990er Jahren nicht mit dem XJ220 aus der gleichen Periode durcheinander. Beide tragen das Jaguar-Abzeichen. Beide entstanden unter Federführung von Tom Walkinshaw Racing (TWR). Doch die mächtige Erscheinung des XJ220 mit seinem Turbo-V6 war immer schon als Straßenauto konzipiert, während der etwas schlankere XJR-15 mit einem 6,0-Liter-V12-Sauger und Carbonbauteilen eher auf die Rennstrecke zielte. Tatsächlich trennt ihn nur wenig vom TWR Gruppe C XJR-9. Und dieses Auto hat 1990 die 24 Stunden von Le Mans gewonnen. So ist das.

Ironischerweise war es jedoch der Jaguar XJ220, der mehr Aufmerksamkeit auf sich zog. Und dies, obwohl der XJR-15 auch 1991 noch für die Jaguar Sport Intercontinental Challenge beim Grand Prix von Monaco, Silverstone und Spa ins Rennen ging. Rund die Hälfte von 50 Exemplaren sind Straßenversionen. Und nur eine Handvoll ist bis heute überhaupt angemeldet worden. Dieser XJR-15, er gehört Classic Driver Händler Rod Leach, ist so ein Exemplar. Leach besitzt das Auto seit 2008. Gerade einmal 500 Meilen stehen auf dem Tacho. Alles wirkt frisch und kerngesund. Das Engineering wurde von Don Law Racing ausgeführt. Der Spezialist erhielt damals die Anweisung: „Kümmere Dich um jeden Aspekt, der den Rennwagen straßentauglich macht.“





Und genau dies tat das Team. Um in den Sitz zu kommen, muss man sich erst einmal mit dem Schweller aus Carbon auseinandersetzen. Oder besser: darüber steigen. Und sich dann langsam ins Cockpit drehen. Der Carbonschweller gibt dabei keinen Millimeter nach, denn er bringt die enorme Steifigkeit ins Auto, die der XJR-9 in Extremsituationen dringend benötigte. Wer es in die Rennschale geschafft hat, sollte erst einmal den Ausblick genießen. Der Kanzelblick ist spitze. Und man möchte ihn nur mit vertrauten Personen teilen. Denn mit dem Passagier sitzt man eng beieinander. Ähnlich wie in der neuen Lufthansa-Business-Class sind die Sitze zum Fußende leicht nach innen gedreht. Der Schaltstock sitzt nahe am kleinen Lenkrad. Dieses ist unten abgeflacht. Hier ist das einfach zweckmäßig und kein Design-Gimmick.

Die Rennurte. Die sollte man schon vorher sortiert haben, dann gelingt das Anschnallen einfacher. Und natürlich den dringend notwendigen Peltor-Ohrschutz mit Gegensprechanlage auf den Kopf. Erst jetzt sollte man den V12 zünden. Kurvige Straßen in Staffordshire liegen vor uns. Justin Law demonstriert, wie man sie im XJR-15 unter die Räder nimmt. Treue Classic-Driver-Leser kennen die Fähigkeiten von Justin Law. Er ist beim Festival of Speed in Goodwood häufig in einem Gruppe-C-Jaguar unterwegs. Beim Revival scheucht er meist einen Mk2 oder ein Lister-Costin-Coupé in die Runde. Mit anderen Worten: Er fährt flott. Sehr flott.



Ich hingegen bin froh, mit dem Über-Jag überhaupt fahren zu können. Justin wärmt artgerecht den Motor auf, demonstriert die Leistung und macht eben mal klar, wie man das Auto ans Limit bringt. Aber nicht darüber. Er kennt die Grenze. Und wie er sie kennt. Sauschnell, entschuldigen Sie den Ausdruck, geht es über die Straßen. Flatterhaft sind allenfalls meine Gedanken im Anblick der nächsten Kurve. Das Auto hält den Kurs. Solide, verlässlich, brutal schnell. Die große Maschine hat Punch, ist aber nicht aggressiv gegen den Dompteur, sondern akzeptiert jedes Kommando.

Als ich an der Reihe bin, versuche ich mir klarzumachen, dass auch der XJR-15 nur ein Auto ist. Mit Schaltknüppel und Lenkrad und so. Das sollte doch wohl klappen. Das Getriebe ist im Gegensatz zur Sechsgang-Schaltung der Wettbewerbsfahrzeuge eine voll synchronisiertes Fünfgang-Zentrale. Damals nur ein Bestandteil, der den Aufschlag von 55.000 britischen Pfund rechtfertigte. 600.000 Pfund etikettierte Jaguar auf dem Preisschild für das gesamte Fahrzeug. Das sagt alles.

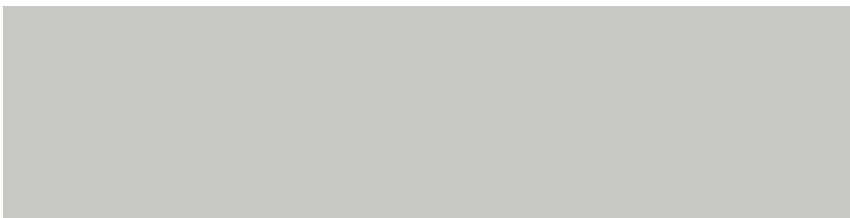






Die Kupplung geht prima. Zu gut, denn mit rotierenden Reifen starte ich beinahe durch. Dumm nur, dass wir im engen Geläuf unserer Basis gewechselt haben. Der nasse Untergrund macht es mir nicht leicht, die Drehzahl unten zu halten. Das ist keine Trockenübung mehr. Doch die Sicht nach vorne ist gut. Überholen tut eh keiner. Man kann sich also nur selbst im Weg stehen. Denn die Lenkung ist auf delikate Weise direkt. Die Bremsen wollen wieder gewärmt werden. Man spürt die Renngene.

Ich bin nie mit einem McLaren F1 gefahren, doch vermutlich ist es eine ähnliche Erfahrung. Beide haben ein Carbon-Chassis. Beide haben einen V12 mit sechs Litern Hubraum. Beide zeigen ein Design von Peter Stevens. Das hier ist anspruchsvoller als ein von Rush getunter Ford GT 40. Und es ist nochmals ein Riesenunterschied zum 650 PS starken XJ220, den ich auch noch fahren sollte. Ganz ehrlich: Den XJR-15 zu fahren, das ist schon eine Herausforderung. Ein bisschen wie Le Mans. Doch im XJR-15 nach Le Mans fahren? – dafür sollte man schon genau wissen, was man tut. Und einen sehr verständnisvollen Beifahrer an Bord haben. Das Auto passt soeben und haarscharf noch unter das Etikett „alltagstauglich“. Ein weiteres Blatt aber passt nicht mehr dazwischen.



Weiterführende Links

Fahrzeuge aus dem Bestand von Rod Leach's Nostalgia finden Sie im [Classic Driver Marktplatz](#).

Don Law Racing, die weltweiten Experten für Rennen auf Gruppe C Jaguar, XJ220 und XJR-15 können Sie hier virtuell besuchen: www.donlawracing.com

Fotos: Classic Driver

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/jaguar-xjr-15-gro%C3%9Fer-rauschangriff>
© Classic Driver. All rights reserved.