

XF XJ XK

JEDER JAGUAR KANN ETWAS, DAS MASCHINEN NICHT KÖNNEN.

Ein Jaguar wird nicht konstruiert, sondern erschaffen. Kraftvoll, agil und instinktiv. Er wird dafür sorgen, dass Sie sich anders fühlen. Er wird dafür sorgen, dass Sie sich lebendig fühlen. Erleben Sie den Jaguar XF ab 44.900,- €*.

JAGUAR.DE



HOW ALIVE ARE YOU?



JAGUAR

Abbildung zeigt Jaguar XFR 5.0 L V8 Kompressor.

Kraftstoffverbrauch (komb.): 12,5-5,4 l/100 km; CO₂-Emission (komb.): 292-149 g/km; CO₂-Effizienzklasse: G-A; RL 80/1268/EWG.

* UVP ab Lager Jaguar Land Rover Deutschland GmbH zzgl. Überführungskosten für den Jaguar XF 2.2 L Diesel.

GRIP

GRIP

DAS MOTORMAGAZIN

CANNONBALL

DIE ILLEGALE HIGH-SPEED-JAGD IM DODGE CHALLENGER SRT8



AUDI RS5
JAGUAR F-TYPE V8 S
McLAREN MP4-12C SPIDER
BUGATTI VEYRON GRAND SPORT VITESSE
BENTLEY CONTINENTAL GT SPEED & CO.

CabrioPower

DER SOMMER DER SUPER-CABRIOS: PS-GIGANTEN, SOUND-MONSTER UND V8-LEGENDEN



BULLI-PARADE

Kauf-Guide: VW-Busse für jeden Geldbeutel – von 5000 bis 100.000 Euro

EXTREM-DRIFTER

Im GRIP-Check: 301 heiße Heckschleudern – vom BMW 2002 Turbo bis zur Corvette Stingray



BEACH-GIRLS

Strand, Autos, schöne Frauen: die erotischen Bildwelten von Henrik Purienne



Cabrio life

FAHREN / ENTDECKEN / ERLEBEN

ABENTEUER CAMARGUE

Im Reich der
wilden Stiere

TRIUMPH SPITFIRE

„The Bomb“
wird 50

PORSCHE- TOUR

Rasant durchs
Salzburger Land

BMW M6 CABRIO

VOLVO C70

MERCEDES SL 65 AMG

MINI CABRIO HIGHGATE

ASTON MARTIN Q-LINE

MAZDA MX-5 HAKAMI

VW GOLF GTI CABRIO

AUDI A3 2.0 TFSI CABRIO

TRABANT CABRIO

1. CABRIOLIFE- TOUR

33 Klassiker auf
den Gipfeln der
Genüsse



ENDLICH EIN
ECHTER ROADSTER

DER JAGUAR F-TYPE

- » WIE ER AUSSIEHT
- » WAS ER KANN
- » WANN ER KOMMT

DER NACHFOLGER DES
LEGENDAREN E-TYPE

NEU!
Der große
Oldtimer-
Markt



3 | 2012
Juli • August • September
D 700 € | A 770 € | CH 14,00 SFR

2010
PARIS
MONDIAL DE L'AUTOMOBILE
2-17 OCTOBRE

ria, Spanien, Anfang Sep-
Mit den ersten Sonnen-
illt die Tarnung, das Lade-
l abgezogen, und die Fah-
net per Näherungssensor
meisterhand – willkommen
. Mit diesem Showcar will
rt anknüpfen, wo die Mar-
genden wie dem E-Type in
ränkten Fahrer-Biografien
iliche Feuer entfacht hat.
uf dem Genfer Salon im
e Jaguar-Chef Mike O'Dris-
n Traum formuliert: „Wir
Paris einen Sportwagen,
kann – rein elektrisch fah-
Range Extender mindes-
Kilometer weit kommen,
km/h schnell sein und die
on 30 g CO₂/km unter-“

umals noch so unwahr-
klang, hatte bereits Mitte
englischen Gaydon Form
men. Im Entwicklungszen-
en wir vor einer hellblauen
serie ohne Antrieb und In-
Die dazu passenden Ag-
arten in Griffweite auf Roll-
entwicklungsleiter Peter Ri-
klärt sein Projekt: „Der
ein Hybridsportwagen mit
tender. Das klingt konven-
ber wir haben ein paar
hungen eingebaut. Zum
zwei Mikro-Turbinen vom
n Spezialisten Bladen In-
Turbinen? Die waren doch
ntechnik der 50er-Jahre.
uar treiben sie nicht das
an, sondern laden bei Be-
atterien nach. „Das erhöht
weite auf 570 Kilometer.
onsumieren so wenig Die-
wir den CO₂-Wert auf 28 g/
ken konnten“, so Richings.
inen wiegen pro Stück nur
nd sind damit leichter als
ere Verbrenner.“
75 wäre kein echter Jubi-
guar, würde er nicht ▶



IN FREIER WILDBAHN

Erste Ausfahrt im C-X75. Durch den vorderen Lufteinlass werden die Batterien gekühlt, durch die seitlichen unteren Lufteinlässe beziehen die Turbinen ihr Lebenselixier



JÄGER MIT BEUTE

In letzter Minute haben Designer und Techniker den Innenraum vergrößert. Nein, nicht wegen Kacher (2,04 m), sondern weil es einfach schrecklich eng zuging

Jaguar geht die Düse

Umwerfend schön und mit neuer Turbinen-Technik verdammt clever: Der Jaguar C-X75 ist ein intelligenter Verführer. Kein anderes Supersportwagen-Konzept bietet eine ähnlich vielversprechende Mischung aus unkonventioneller Technik, nachhaltiger Umweltfreundlichkeit und hinreißendem Design

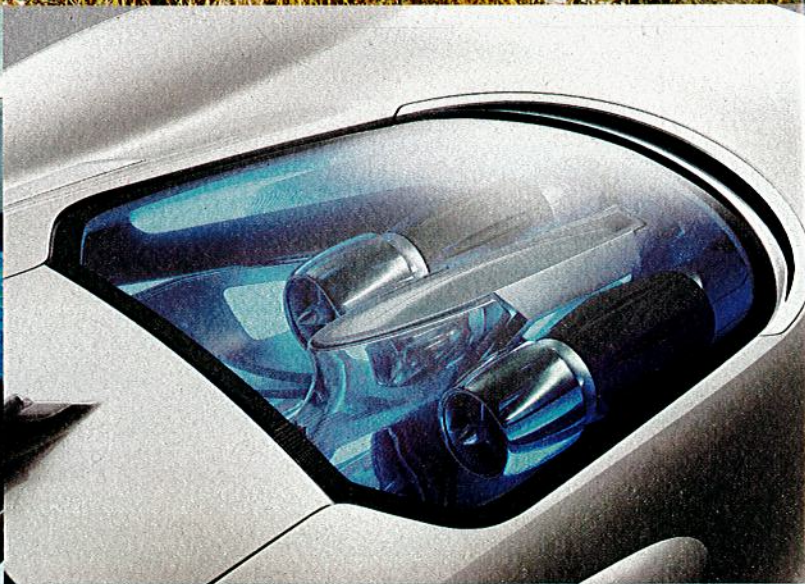


SCHNURRT IN MOLL

Am Soundtrack, der zu den 780 PS ebenso gut passt wie zu 28 g CO₂/km, wird noch gearbeitet

KATZENTÜR

Besteht aus Kohlefaser, trägt 60 Mikro-Lautsprecher, schwingt elegant nach oben, öffnet und schließt automatisch



Das Vorfeld leuchtet nachts in strahlendem Weiß, innen dominiert im Ruhezustand kräftiges Blau. Die Rundinstrumente sind frei programmierbar. Unten: im Bild das klassische Wechselspiel von Tempo (links, 205 mph) und Kraft (rechts, 580 kW)

Auch die beiden Turbinen werden rundum blau ausgeleuchtet. Unten: polierte Oberflächen sehen gut aus und reduzieren den Strömungswiderstand. Keine Frage: Der Preis für den schönsten Katzenbuckel der Welt geht an den Jaguar C-X75



auch bei den Fahrleistungen Maßstäbe setzen. Der 1350 Kilo schwere Herzensbrecher spurtet in 3,4 Sekunden von null auf 100 km/h und ist 328 km/h schnell. Freilich nur eine Minute lang, denn dann wird es den Motoren zu heiß um die Anker. Aber wo kann man schon länger als eine Minute über 300 km/h fahren? Mit 220 km/h kommt man acht Minuten weit, allerdings ohne dabei nachzuladen. Erst bei 160 km/h stellt sich ein Gleichgewicht zwischen Verbrauch und Rekuperieren ein. Mit diesem Tempo käme man in einem Schwung von München bis hinter Frankfurt.

Bei der ersten Fahrt in Almeria ist schon bei 15 km/h Schluss. Zumindest bergauf, da der Prototyp seine Energie aus zwei simplen Starterbatterien bezieht. Die um ein Vielfaches kräftigeren Lithium-Ionen-Akkus kommunizieren noch nicht nach Plan mit der Software. Bergab sind sogar 45 Sachen drin, denn die Bremse verzögert mit der Endlichkeit eines Fallbeils. Nur die Lenkung hat die Katze gefressen: 19-mal rangieren für einmal wenden, das ist Schwerstarbeit bei 35 Grad unter der nicht klimatisierten Glaskuppel.

Trotzdem elektrisiert dieser Jaguar schon bei der ersten Ausfahrt. Das Cockpit ist kein verbauter Platzangst-Auslöser, sondern ein minimalistischer und großzügiger Arbeitsplatz. Pedalerie, Lenkrad und Armaturen surren auf Knopfdruck in die gewünschte Position. Das bequeme Gestühl ist fix an der Stirnwand montiert. Der Türöffner liegt zwischen den Beinen – dort, wo Kampfpiloten den Schleudersitz auslösen.

Den C-X75 muss man gesehen und gehört haben. Gehört, weil er nicht klingt wie eine getunte Straßenbahn, sondern wie zwei Mini-Boeings im Formationsflug. Mal spielt die linke Turbine ein Nachlade-Solo, mal gibt der rechte Jet richtig Stoff, mal drehen beide im Duett bis 80 000 Touren. Von außen muss man die Ohren spitzen, doch der Fahrer genießt den Sound live und in Stereo. Weil pro Minute bis zu 40 000 Liter Luft angesaugt werden müssen, ist in der nachts beleuchteten Verdichtungskammer hinter den Sitzen bei Vollast der Bär los. Keine Frage: Der Warnhinweis auf der Heckschürze (Beware of Blast! – Achtung, Rückstoß!) ist keine leere Drohung.

So darf diskutiert und spekuliert werden. Wird der Wagen in Serie gehen? „Eher nicht, denn die Kosten-Nutzen-Rechnung klemmt an allen Ecken und Enden“, meint der neue Markenverantwortliche Ralph Speth. Wird die Formensprache überleben? „Absolut!“, verspricht Chefdesigner Ian Callum, der gerade an einem viertürigen Coupé im Stil des A5 Sportback arbeitet.

„Der C-X75 verkörpert den neuen Geist von Jaguar. Er wird uns helfen, einen weiteren Schritt zu noch mehr Unverwechselbarkeit zu machen.“ Ist die Turbinen-Technik nur eine Eintagsfliege? „Ganz und gar nicht“, versichert Projektleiter Richings. „Jets sind billig, zuverlässig und kompakt. Ich sehe keinen Grund, warum wir diese Technik nicht mittelfristig für die gesamte Modellpalette verfügbar machen sollten.“

Der Versuchsträger muss erst noch das Laufen lernen. Die zwei Turbinen leisten zwar schon die versprochenen 95 PS. Aber was dem windschnittigen Zweisitzer (c_w -Wert 0,32) zu seinem Glück noch fehlt, sind die 780 Elektro-PS samt 1600 Nm Drehmoment. Die E-Motoren treiben über ein stufenloses Getriebe alle vier Räder an. Die komplett aus Kohlefaser gefertigte Karosserie kommt ohne störende Spoiler aus, bietet modernste Lichttechnik und zelebriert die Luftführung derart gekonnt, dass wir zur Feier des Tages für bunt eingefärbte Auspuffgase nach Art der Red-Arrows-Flugstaffel plädieren würden.

Auch im Innenraum gibt es nicht viel zu verbessern. Der zentrale Bildschirm samt Zusatzmonitor bietet drei verschiedene Einstellungen: Touring (mit Karte, Uhr und Digitaltacho), Klassik (mit den ausgebleichten Rundinstrumenten aus dem Original-D-Type) oder Vmax (mit Idealinie, Zeitmesser und Power-Index).

Jaguar will zunächst die Reaktion auf die Designstudie abwarten. Falls 500 bis 1000 Kunden einen Vorvertrag unterschreiben, wäre eine Kleinserie mit V6-Biturbo oder V8-Kompressor möglich. In einem zweiten Schritt könnte die E-Version mit Range Extender nachgeschoben werden. „Wir wollen zunächst den Plug-in-Hybriden forcieren“, dämpft Mike O'Driscoll die Euphorie. „Aber das heißt nicht, dass Träume wie der C-X75 ungeträumt bleiben müssen.“

www.autobild.de/jaguar

KATZEN-STAMMBAU HINGUCKER-HISTORIE

Das Heck des C-X75 erinnert mit seinen filigranen Leuchten und der scharfen Abrisskante entfernt an den E-Type, Jaguars vielleicht größte Design-Ikone. 1961 goss Malcolm Sayer den Geist der Le-Mans-Legenden C- und D-Type in eine atemberaubende Form. Dennoch: Der schönste Jaguar aller Zeiten ist für Chefdesigner Ian Callum der XJR-15. Von dem 450 PS starken V12-Supersportler entstanden 1991 nur 49 Exemplare.



E-TYPE Die rasende Zigarre steht sogar im New Yorker Museum of Modern Art



XJ220 Mit 322 km/h war die Flunder 2009 der schnellste Serien-Jag aller Zeiten

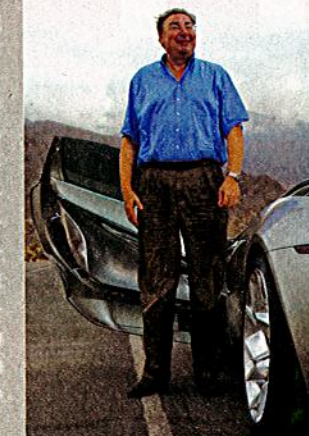
Der 280-mal gebaute XJ220 ist gegen ihn beinahe ein Massenauto. Als Prototyp schon 1989 vorgestellt, startete die Serienproduktion erst 1992 – mit 3,5-Liter-Biturbo-V6 (542 PS) statt des ursprünglich geplanten V12. Am Design der Flunder, die unter anderem bei Popstar Elton John und dem Sultan von Brunei in der Garage parkte, wirkte Julian Thomson mit, einer der Väter des C-X75.



XJR-15 Straßentaugliche Ableitung des Le-Mans-Sieger XJR-9, 300 km/h schnell

FAZIT

Selten so gegrinst – vor Begeisterung und Bewunderung. Denn dieser Jaguar ist intelligent, innovativ und inspirierend. Sein Design – ein Mix aus Historie und Höhenflug – funktioniert als perfekter Gen-Spender für viele neue Superkatten von morgen. Der Inhalt ist technisch betrachtet eine spannende Alternative zum klassischen Range-Extender-Potpourri. Doch die wichtigste Botschaft des C-X75 gilt der Marke: Jaguar ist wieder da, in neuer Stärke und mit neuem Schwung. Dabei macht das Coupé nur den Anfang, denn jede Katze hat bekanntlich sieben Leben.



SPECIAL EDITION • 6,- €
Österreich 6,- € • Schweiz 11,50 CHF • Luxemburg 7,- €

PLAYBOY

PLAYBOY CARS

CARS

AUTOS, DIE
MÄNNERN SPASS
MACHEN

NEU!
PLAYBOY
SPECIAL EDITION



DER JAGUAR UND
SEINE JÄGERIN:
RENNFAHRERIN
CHRISTINA SURER
MIT DEM F-TYPE

+
DIE 25
COOLSTEN
AUTOS
ALLER
ZEITEN

ACHTUNG, WILD! DER JAGUAR F-TYPE

Die Neuauflage des legendären E-Type -
EXKLUSIV IN DIESEM HEFT!



Girls & Cars

KAYSLIE COLLINS
Miss Februar 2015
(Playboy USA)
und der Jaguar
E-Type Series I



„Ein sehr schönes Auto“, sagte Enzo Ferrari,
als er das verführerische Styling des britischen
Jaguar E-Type Sportwagens zum ersten Mal sah.

PLAYBOY  SPECIAL EDITION