

JDCS

JAGUAR TRIBUNE



SEITE 08

CENTENARY TOURS

SEITE 36

DINNER IN MURI

SEITE 54

JAGUAR E-TYPE BODY NR. 119

NOBILIS ESTATE
EST. 2012

Liebenschaften!

REAL ESTATE LOVE AFFAIRS



NOBILIS ESTATE AG
Schweizweit besondere Immobilien

Alpenstrasse 12 | CH-6302 Zug | T+41 (0)41 709 00 14
Englischviertelstrasse 24 | CH-8032 Zürich | T+41 (0)44 266 60 39
Schloss Fürstenau | CH-7414 Fürstenau | T+41 (0)81 632 30 20
www.nobilis-estate.com



GROSSES GEWINNSPIEL
10 Traumvillen und viele weitere Preise zu gewinnen,
in Kooperation mit GARPA

Um zu erfahren, wie Sie teilnehmen können, scannen Sie den QR-Code
oder besuchen Sie die Seite [nobilis-estate.com/wettbewerb](https://www.nobilis-estate.com/wettbewerb).

Leading
REAL ESTATE COMPANIES
IN THE WORLD

SVIT

LIP
LUXURY
PORTFOLIO
INTERNATIONAL

ADDICTED!

Präsident Jaguar Drivers' Club Switzerland: Philipp Husistein



Nach Bojen-Manövern, Anlegen mit und gegen den Wind, der verhedderten Trosse in einer der Schraubenwellen, wunderschönen Landschaften und feinem Fisch – kurzum, den Ferien auf dem Meer – sind diese schon vorüber und wir haben wieder festen Grund unter den Füßen. «Grund» genug, sich erneut den fahrbaren Untersätzen zu widmen. Oder hat das allenthalben gar nie einen Unterbruch erfahren?

Immerhin kann man sich auch auf Distanz gut mit Jaguar die Zeit verträdeln. Einmal mehr habe ich mich in Details, Zahlen und Statistiken zum E-Type vertieft. Die beiden «Ober-Anoraks» Dr. Thomas F. Haddock und Dr. Michael C. Mueller bieten mit ihrem Standard-Werk «Jaguar E-Type Six-Cylinder Originality Guide» unendlich Nahrung. Die kongeniale Kombination der beiden ist grossartig: Haddock ist Astro-Physiker und Hobby-Archäologe – «ich muss alles genau wissen und es aufschreiben» – und Mueller ist Chirurg – «ich muss es im Kopf haben damit ich am OP-Tisch schnell entscheiden kann.»

Oder es schneit – im Sommer – eine E-Mail von Ian Cooling rein, dass er seine Automobilia-Auktion zum x-ten Mal verschieben muss. Er versüsst

uns aber die Wartezeit mit einem spannenden Vorab-Katalog.

Virtuell kann dann noch dies und das recherchiert, angefragt, kommentiert oder bewundert werden. Physisch werden Wagen transportiert und kleinere Reparaturen während der Abwesenheit ausgeführt.

Keine Frage, die vielen Facetten unseres Hobbys lassen mich nie ganz in Ruhe, sie verhelfen zu Ablenkung, Genugtuung und Freude an kleinen und grossen Dingen in allen Lebenslagen.

Exemplarisch zeigt das wiederum diese Ausgabe der Jaguar Tribune. Von der Anleitung zum Lautsprechersersatz über Ausfahrten, Technikabende und gesellschaftliche Anlässe hin zu Modellen und Archivalien bietet sie ein breites Spektrum. Ich wünsche

euch viel Spass beim Lesen!

Und was Dir so klar erscheint, ist für die anderen eine interessante Neuigkeit: schreib' einen Artikel darüber und sende ihn an unseren Redaktor. Es reichen auch Stichworte, Bilder und ein Telefongespräch mit Martin Sigrist – und schon wird publiziert!



Titelbild: Ralph Weibel
Die Centenary E-Type Tour
vor der alten Boxenanlage
des Circuit de Reims-Gueux.

DIE NR. 166

INHALT



08

CENTENARY

Die Clubmen-Tour
E-Type Tour



20

TECHNIK

Substanz, Substanz &
Substanz



38

INSIDE JDCS

Dinner in Muri



42

SPECIALIST

Beim Profi in die
Röhre geguckt



54

DRIVEN

Jaguar E-Type
Body Nr. 119

Centenary	
Clubmen-Tour	08
E-Type Tour	14
Technik	
Substanz, Substanz & Substanz	20
Lautsprecher	23
Technik Abend	24
Register	
Grand Tourer Ausfahrt	28

Register	
Classic Jaguar Day 2022	32
Inside JDCS	
Dinner in Muri	36
Moments	
Sporttag	38
Faszikel scannen	40
Specialist	
Beim Profi in die Röhre geguckt	42

History	
Werbedrucke von S.S. Cars & Jaguar	48
Members	
Maggie Steiner & Andreas Ernst	53
Driven	
Jaguar E-Type Body Nr. 119	54
General	
Termine & The Bouncer	58

04

05

Impressum

Die Jaguar Tribune
erscheint 4 x pro Jahr
Einzelpreis: CHF 25.–

Herausgeber

Jaguar Drivers' Club
Switzerland
www.jdcs.ch

Präsident

Philipp Husistein
c/o Husistein & Partner AG
Schachenallee 29, 5000 Aarau
philipp.husistein@jdcs.ch

Chefredaktor

Martin Sigrist
Säntisstrasse 22
8810 Horgen
martin.sigrist@jdcs.ch

Ständige Mitarbeiter

Oliver Horlacher
Georg Dönni
Rolf Bohrmann

Anzeigen/PR/Werbung

Lilo Jaun-Werner
Hasenlohweg 3
6315 Oberägeri
lilo.jaun@jdcs.ch

Layout, Bildbearbeitung & Druck

Metrographen GmbH
atelier@metrographen.ch
Akeret Druck AG
info@akeret-ag.ch

Redaktionsschluss

Für die Ausgabe Nr. 167:
24. September 2022

Copyright

Das Copyright für den gesamten Inhalt liegt beim Herausgeber.
Wiedergabe bzw. Kopieren von Texten nur mit schriftlicher Genehmigung
mit Quellenangabe möglich. Die Redaktion behält sich das Recht vor,
eingesandte Texte zu kürzen oder zu redigieren. Namentlich gezeichnete
Beiträge sind nicht unbedingt die Meinung der Redaktion.



Text: Philipp Husstein / Bilder: Ulrich Frede

DIE CENTENARY-TOUR NACH BROOKLANDS

JAGUAR CENTENARY 2022

Mit fast 50 Jaguar bildete die Schweizer Delegation die mit Abstand grösste Overseas Gruppe am Centenary in Brooklands. Eigentlich die einzige als Gruppe zu bezeichnende Vertretung vom Kontinent. Die Clubmen fuhren via Holland mit der Fähre nach Newcastle um dann England vom Norden her zu erfahren. Die hier vorgestellte Route konnte immer mal wieder abgekürzt oder erweitert werden. Ich fand die von Simone und Georg Dönni organisierte Route so schön, dass ich sie euch mittels Kartenausschnitten und QR-Codes nicht vorenthalten möchte. Der QR-Code erlaubt das direkte Einlesen der Route in Google Maps. Ein Fahrtipp: um die Route auf den gewünschten kleinen Strässchen zu halten, mussten viele Zwischenziele in Dörfern und Städtchen anvisiert werden, die aber gar nicht besucht werden sollten. Es lohnt sich also, kurz vor Erreichen des Wegpunktes diesen zu löschen, Google navigiert dann zuverlässig zum nächsten Punkt.

STARTPUNKT WEISKIRCHEN

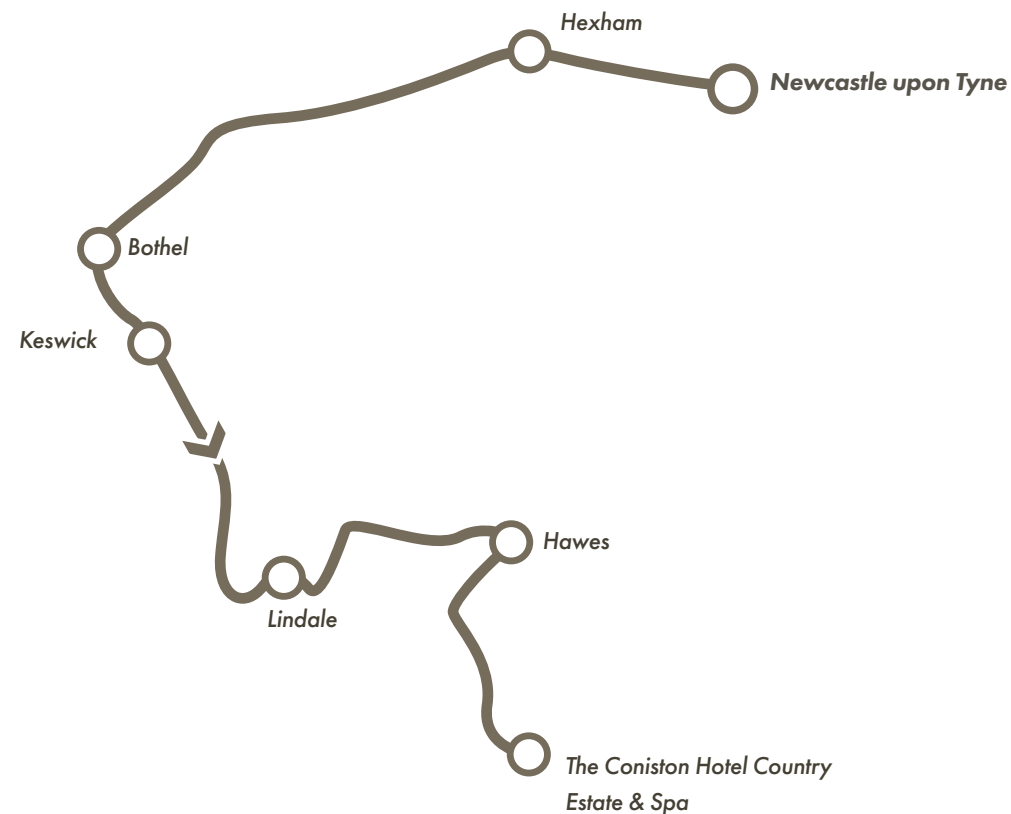
Aus der Schweiz nach Weiskirchen am Hunsrück muss man mit gut 4 h und 365 km rechnen, je nach Startpunkt. Hinter dem Parkhotel liegt die «Jagdhütte», die, so scheint es, auch dem Oktoberfest dient. Die Hütte sorgte schon mal für eine sehr aufgeräumte Stimmung am Start-Briefing, farbenprächtiger Sonnenuntergang inklusive.

Hotel: Parkhotel Weiskirchen, Kurparkstraße 4, 66709 Weiskirchen, Deutschland, +49 6876 9190
www.parkhotel-weiskirchen.de

ETAPPE 1 / WEISKIRCHEN BIS IJMUIDEN

Von Weiskirchen geht's zuerst westlich Richtung Mettlach, dann nördlich der Saar entlang und über die Mosel nach Luxemburg. Dann alles nordwärts Richtung Lüttich und Maastricht um via Autobahn nach IJmuiden (Amsterdam) zur Fähre zu gelangen.

Hotel: Fähre nach Newcastle



ETAPPE 2 / NEWCASTLE BIS YORKSHIRE DALES

Nach der nächtlichen Überfahrt mit der Fähre nach Newcastle galt es, die britische Insel dem Hadrians Wall entlang von Ost nach West zu durchqueren, einige Verwegene leisteten sich einen Abstecher nach Schottland oder im Westen ganz ans Meer. Südwärts ging's dann zum Lake District mit seiner wunderbaren, seengeprägten Landschaft. Höhepunkt des Tages waren die kleinen Strässchen in den Yorkshire Dales, in denen auch das Hotel liegt. Die Anlage hat eine unglaubliche Weite, das Hotel ist zweigeschossig, entsprechend eindrucklich die gebogenen Korridore. Leider reichte die Zeit nicht, die Offroadstrecke des Hotels zu befahren.

Hotel: The Coniston Hotel, Coniston, Cold Skipton, North Yorkshire, BD23 4EA, +44 1756 748 080
www.theconistonhotel.com



CLASSIC JAGUAR DAY 2022

Text: Christian Blattmann / **Bilder:** Eva Ward

REGISTER



Der Auftakt zum diesjährigen Classic Jaguar Day erfolgte ausnahmsweise bereits am Vortag. Eine solch breite Ausstellung aus der Geschichte von S.S./Jaguar, wie man sie mit den 44 Fahrzeugen in Muri erleben konnte, gab es nur selten in der Schweiz. Claus Coester hatte somit für seine Ausfahrt am Sonntag die perfekte Basis und mit 19 Fahrzeugen auch ein rekordverdächtiges Teilnehmerfeld. Wobei natürlich betont werden durfte, dass die Fahrzeuge des Registers mit 10 Teilnehmer/-innen die Mehrheit stellten.

Bei traumhaftem Wetter führte uns der ehemalige Präsident durch die Kantone Aargau, Zug und Zürich, gestützt durch ein gewohnt hervorragendes Roadbook, wobei der Fokus ganz auf den Bergrennen am Albis lag, welche abgesehen vom Revival im Jahre 2003, zuletzt 1951 durchgeführt wurden. Natürlich waren die normalen Verkehrswege nur punktuell von Interesse, denn die Klassiker mit ihrem teilweise etwas jüngeren Anhang kamen wunderbar mit den ab und an auch naturbelassenen Wegen zurecht. So fuhr man zunächst in Richtung Hirzel, der zumindest aus Sicht der Zürcher der Wurmfortsatz des Albis ist.

KULTURSTOPP DER ANDEREN ART


Leider gelang es ausnahmsweise nicht, einen Kulturstopp in die Route einzubauen. Wer allerdings Georg Dönni folgte, kam spontan doch noch zu einem Halt, welcher für uns Oldtimerenthusiasten Kultur im besten Sinne war. Plötzlich wurden die Fahrzeuge hinter den Herren Dönni auf einen Kiesplatz gelotst und aufgereiht. Ungläubig konsultierte man das Roadbook und konnte die Erklärung dazu nicht finden. Eigentlich wäre die Pause ja erst etwas später eingeplant gewesen. Die Auflösung des Rätsels kam jedoch prompt. Wir standen vor der Werkstatt unseres



neuen Chefredaktors Martin Sigrist und erhielten eine Führung durch ein wunderbares Sammelsurium von alten Fahrzeugen, worunter ein toller De Soto, aber auch ein schön originaler Graham-Paige zu finden war.

Nur schwer lösten wir uns vom Horgenberg und Martin Sigrist und folgten den letzten Kilometern zum offiziellen Zwischenhalt im Schützenhaus in Langnau am Albis. Ideal für unsere Fahrzeuge, sich etwas abzukühlen, die Fahrerinnen und Fahrer den eigenen Flüssigkeitshaushalt zu regulieren, und sich für das Highlight des Tages bereit zu machen. Nach der Pause folgte nun endlich das Kernstück der Ausfahrt, die Neuauflage des Bergrennens am Albis. Natürlich alles innerhalb der gesetzlichen Vorschriften, aber doch mit viel Fahrspass. Wenn da nur die Sonntagfahrer in ihren neomodischen Familienkutschen nicht gewesen wären. So wurde es weniger zum Rennen, als eher zum Kriechgang über die Passhöhe. Den Spass liessen wir uns dennoch nicht nehmen und konnten feststellen, dass es viele Freunde klassischer Automobile gibt. Jugendliche auf Mofas hielten ihre Daumen hoch, Autos und Motorräder blockierten auch einmal eine Kreuzung, damit der kleine Konvoi des JDCS geschlossen die Weiterfahrt antreten konnte.



So führte uns der Rückweg durch das «Säuliamt» zurück nach Muri, wo wir im Hotel Caspar nochmals verwöhnt wurden. Ein rundum gelungener Tag und Claus Coester konnte eine strahlende, wenn auch etwas zu gut gefütterte Gruppe an Jaguaristinnen und Jaguaristen in den sonnigen Sonntag verabschieden. 

WERBEDRUCKE VON S.S. CARS UND JAGUAR

Text & Bilder: Martin Sigris / **Quellen:** Sammlung Viart (Husistein, Dönni, Jenny, Grossenbacher) & Philipp Husistein

Wer die Marke liebt, hat vermutlich einige Werbebroschüren zu Hause liegen. Für Jaguar respektive S.S. Cars waren die aufwändig gestalteten Prospekte ein wichtiges Werbemittel. In ihrer Qualität sollten sie den Kunden ein Stück weit vermitteln, was sie auch von den Autos erwarten durften.

Grafische Erzeugnisse werden heute in riesigen Mengen produziert, dabei wird, wie auch unsere Tribune, dieser Prozess bis kurz vor den Moment, wenn die Druckfarbe auf das Papier gelangt, digital abgewickelt. Ungemein aufwändiger gestaltete sich hingegen der Druck in Farbe in den 1930er-Jahren, in der Zeit, als S.S. Cars mit Prospekten warb. Wer allerdings auf einen Fundus zurückgreifen kann, wie er etwa in der Sammlung Viart zu finden ist, stösst auf eine sehr kreative Art des Recyclings. Denn bei aller Opulenz, was niemand unserer Lieblingsmarke absprechen kann, ist der Sinn von ihrem Gründer William Lyons für den richtigen Aufwand am richtigen Ort. Und das zeigt sich selbst in den Werbeunterlagen, die er produzieren liess.

S.S. UND JAGUAR ILLUSTRIEREN

Besonders eindrücklich sind jene Folder und Pamphlets, ja eigentliche Booklets, die der bekannte englische Illustrator Harold Connolly (1893 – 1973) für Jaguar bebildert hat. Mit feinem Strich und scharfen Trennungen geben seine Darstellungen die Proportionen der Autos aus Foleshill wieder. Das war übrigens keine Selbstverständlichkeit, da bis in die 1950er Jahre es Gang und Gäbe war, mittels Illustration die zu bewerbenden Autos zu idealisieren. Ein gutes Beispiel dafür ist etwa das Werk der Illustratoren Bernd Reuters für Volkswagen oder Hans Liska für Mercedes-Benz.

Nicht so Connolly, seine Bilder wirken sehr fotorealistisch, die Proportionen stimmen sehr genau. Vermutlich war es den Verantwortlichen bei S.S. ein Anliegen, dass ihre Wagen, die stets mit einem sehr hohen Anspruch an die Formgebung konstruiert wurden – ein eigentlicher einzigartiger Produktvorteil um es im Marketingjargon

zu formulieren – auch entsprechend akkurat dargestellt würden. Ein interessantes Detail aber fügte er manchen seinen Abbildungen hinzu: Szenen rund um die Autos, die der statischen Darstellung etwas Leben einhauchten.

RESSOURCENSCHONEND

Spannend ist es, auch die Art der einzelnen Prospekte zu betrachten. Folder aus den 1930er-Jahren bestehen in aller Regel aus einem allgemein gehaltenen Umschlag mit eingelegten Blättern oder Doppelseiten. Gebunden ist das Ganze mit einer Kordel. Damit liessen sich Modellwechsel oder Ergänzungen leicht übernehmen; alles, was der Händler zu tun hatte ist die Bindung zu öffnen, das Blatt eines bisherigen Modells herauszulösen und das neue einzulegen. Entsprechende Couverts lassen vermuten, dass diese Aktualisierungen regelmässig erfolgten. Möglich ist aber auch, dass der Verkäufer entsprechend dem Interesse eines potentiellen Kunden diesem seine Broschüre zusammenstellen konnte – Prospekte im Bausatz sozusagen.

Direkt nach dem 2. Weltkrieg wird das Werbematerial weit bescheidener. Folien-Prägedruck für das Firmenlogo etwa fällt weg, genauso wie Farbe. Interessant ist etwa der Originalprospekt von Emil Frey um 1949, in dem nicht nur der XK 120 beschrieben wird, sondern auch dessen geplanter, aber nie realisierter kleiner Bruder, der XK 100, der mit einem Zweiliter-Vierzylinder DOHC-Motor hätte ausgerüstet werden sollen. Angeblich sollen Verzögerungen beim Karosserielieferanten Pressed Steel beim Aufbau einer industriellen Fertigung dem XK 100 das Genick gebrochen haben – man erinnere sich, die ersten XK waren «coachbuilt», also in Esche mit Aluminium beplankt,

Kunstwerke: Illustratoren wie hier Harold Connolly lieferten akkurate Darstellungen der Wagen. Einzelne Bildtafeln liessen sich zu einem «Katalog» nach Bedarf zusammenstellen.