

# JDCS

## JAGUAR TRIBUNE



SEITE 08

---

### SCHRAUBEN

SEITE 14

---

### MOTLITARTFEST

SEITE 32

---

### JAHRESRÜCKBLICK

SEITE 36

---

### ELECTRIC E-TYPE

# DIE NR. 172

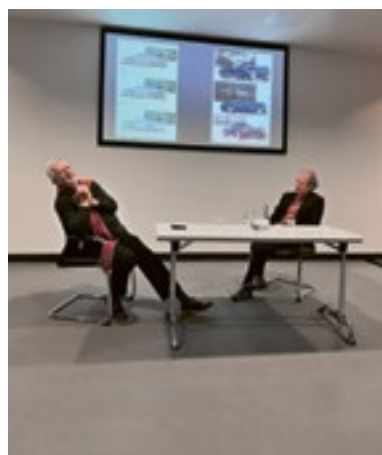
INHALT



08

## TECHNIK

Schrauben



14

## AKTUELL

Motlitartfest 2023



28

## INSIDE JDCS

Technikabende



42

## HISTORY

60 Jahre Jaguar S



46

## MOMENTS

Radstadt 2023

<b>Technik</b>		<b>Register</b>	
Schraube Locker	08	Grand Tourer Day 2023	22
<b>Portraits</b>		XJ-Register Ausfahrt	26
Neu in den Vorstand	12	<b>Inside JDCS</b>	
<b>Aktuell</b>		Technikabende Knonau	28
Motlitartfest	14	JDCS Jahresrückblick	32
Jaguar F-Type Last Edition	20	Skiweekend	34

<b>Driven</b>	
EV-Type, elektrischer E-Type	36
<b>History</b>	
60 Jahre Jaguar S	42
<b>Moments</b>	
Radstadt 2023	46

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  
Jenny Eberhard

**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. 173:  
8. März 2024

**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.





# SCHRAUBE LOCKER?

**Text:** Martin Sigrist **Bilder:** Vesa Eskola

**Zoll oder Metrisch? Jaguar hat diese Frage in den 1980er-Jahren eindeutig zu beantworten angefangen: Metrisch. Gemäss verlässlicher Quelle war das letzte Zollgewinde abseits einer Spezialanwendung in einem Jaguar die Batteriebefestigung beim XJ40. Wer aber einen älteren Briten fährt, mag die Kürzel**

Geschichte wiederholt sich, wer einen Blick auf die Technikgeschichte wirft, sieht diese Aussage erhärtet. Heute spricht man von Konnektivität und meint die Kommunikationsfähigkeit verschiedener digitaler Systeme untereinander, das Handy mit dem Parkautomaten oder das Auto mit dem Handy, Drucker und Computer und so weiter. Damit dies gelingt gibt es normierte Systeme, so etwa Bluetooth zur Kommunikation verschiedener Geräte, oder den QR-Code zum Scannen mit dem Handy um die einfachsten Dinge zu nennen. Der Norm vorausgegangen ist meistens eine Startphase mit proprietären Systemen, eigenen Betriebssystemen und Schnittstellen, mit verschiedenen kleinen Universen, deren Ursprung meistens an einem einzigen, zentralen Ort liegt – einem Unternehmen oder einer Denkschmiede – und die mit Patenten und Musterschutz belegt werden, damit sich niemand anders daran

unverdient göttlich tun kann. Immer wieder stossen dann diese Systeme an ihre Grenzen, bedürfen der Interaktion mit der Welt um sie herum. Dann braucht es einheitliche Normen und Dinge passend zu machen. Bei den Schrauben war dies nicht anders.

In der Frühzeit der Industrialisierung bauten sich die Fabriken und Manufakturen ihre Maschinen selbst. Die Werkstätten mancher dieser Pioniere des Maschinenzeitalters nutzten ihre eigenen Gewinde und Systeme, oder aber fertigten einen Ersatz für ein bestimmtes Teil nach Bedarf. Diese Praxis wurde auch dann beibehalten, als die Maschinen mobil wurden, so etwa mit der Erfindung der Eisenbahn. Die Verwendung unterschiedlichster Schraubverbindungen war zwar mühsam, aber es bewahrte beispielsweise die Lokomotiven davor, in fremden Werkstätten unstatthaft modifiziert oder auch nur repariert zu werden. Nur das eigene Depot verfügte über den passenden Ersatz und die entsprechenden Werkzeuge, das «herumschrauben» – im wahrsten Sinne des Wortes – durch andere wollte man unbedingt vermeiden.

TECHNIK



Passendes Werkzeug ist die Grundlage



Pete Heath, technischer Leiter in Roggliswil

## DRINGENDE VEREINHEITLICHUNG

Joseph Whitworth wurde 1803 in Stockport geboren und wuchs mitten in die sich im Aufbruch befindende Industrialisierung und Mechanisierung des frühen 19. Jahrhunderts hinein. Nach seiner Lehre bei seinem Onkel, dem Betreiber einer Baumwollspinnerei, spezialisierte sich der junge Mann auf die Fertigung von Werkzeugen und Maschinen zur Herstellung derselben. Präzision war ihm wichtig und so verbesserte er durch die Entwicklung neuer Herstellungsmethoden, etwa einer Planmaschine, die in der Lage war, vollkommen ebene Flächen zu erreichen und mit seiner Forderung nach Präzision die Fertigungstoleranzen soweit, bis er in der Lage war, Teile auf den Millionstel genau zu fertigen. Hatte Honoré Blanc in Frankreich bereits in den 1760er-Jahren als oberster Waffenschmied von Louis XV die Herstellung von gleichen, austauschbaren Teilen eingeführt, so brachte erst die Präzision und Normierung, wie sie Whitworth mit vorantrieb, die Möglichkeit, Dinge industriell herzustellen. Und Präzision war auch gefragt, um die grösste Leistung von Whitworth überhaupt umsetzen zu können, die erste international gültige Normierung von Schraubgewinden. Ab 1841 setzte sich die erste Norm für Schraubgewinde international durch, kein Wunder, England war die führende Industrienation. Dabei etablierte Whitworth ein Gewinde mit 55° Winkel, die Steigung bestimmte die Dicke der Schraube oder des Bolzens – heutige metrische ISO-DIN Gewinde haben einen solchen mit 60°. Die Steigung wird mit der Anzahl der Gewindegänge



Muttern, Schrauben, Unterlagscheiben und mehr





# EV-TYPE – EIN ELEKTRIFIZIERTER E-TYPE

Text & Bilder: Christian Welter

Die Einfahrt zur Werkstatt von Ed Watson ist wie diejenige zu einem Herrenhaus: Links und Rechts ein mit jungen Bäume gespickter gepflegter Rasen. Auf der hinteren Seite des Anwesens steht eine gewöhnliche englische

Werkhalle, vor welcher der elektrifizierte Light Blue Metallic EV-Type abgestellt ist. Mein Freund Patrick nimmt dies zum Anlass, seinen grünen E-Type S1 Nase an Nase hinzustellen.

## ED WATSON & CO

Zwanzig Jahre lang sammelten Ed Watson und seine Frau Sue Erfahrungen in der Restauration und im technischen Support und Unterhalt von klassischen Autos. 2009 starteten sie dann ihr eigenes Unternehmen, in welchem im Jahre 2010 noch ihr Sohn Paul dazukam. Zwei weitere Fachleute, welche die Watsons seit 23 Jahren kennen, gehören ebenso zum Team der mechanischen Werkstatt. Ihre Tochter Hannah, ist die Sattlerin, welche die im Haus produzierten Cockpit Ausstattungen in den restaurierten Fahrzeugen einpasst. Eine weitere Hannah, Pauls Ehefrau, führt die Administration. Ein echtes Familien Business.

Zu Beginn war Watsons Fokus auf Rolls-Royce und WO Bentleys Modelle gerichtet. Später wurden jedoch schnell Jaguar zu ihrem Spezialgebiet, wobei das Schwergewicht auf dem E-Type liegt. Heute pflegen sie Fahrzeuge von langjährigen Kunden, führen alle Unterhaltsarbeiten durch, reparieren im Haus Motoren und Getriebe von XK und V12 und restaurieren komplette Autos.

## ELEKTRIFIZIERTER E-TYPE

Der eigentliche Grund die Watsons zu besuchen ist nicht um ihre Werkstatt, sondern um ihr elektrifizierten E-Type zu sehen. In der Werkstatt befindet sich ein weiterer E-Type im Prozess der Elektrifizierung. Und schon sind wir, in medias res. Im EV-Type (Electric Vehicle) nimmt der elektrische Motor sowie das Reduktionsgetriebe den Platz der ursprünglichen Kuppelung und des Getriebes ein. Der Elektromotor dreht dabei bis 18'000 Umdrehungen pro Minute. Das Reduktionsgetriebe reduziert dies um ein Drittel auf 6'000 Touren. So können das originale Differenzial und die originale Hinterachse behalten werden. Das Beibehalten des IRS war für die Watson sehr wichtig, um die Handling-Charakteristiken des E-Type zu behalten. Auf dem Motor ist das Motorsteuerungsgerät zu sehen.

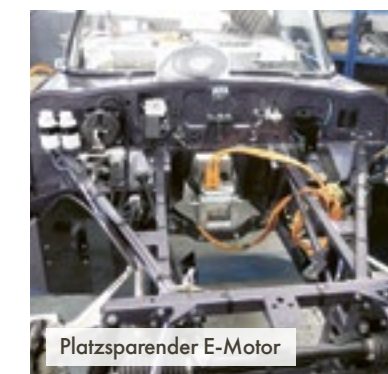
Im Motorraum befindet sich ein erster Batterien-Block, und die Bilder zeigen, wie massiv er ist. Im Kofferraum, an Stelle des Reserverads und des Tanks, ist der weitere Batterien-Block untergebracht. Es bleibt für das Gepäck der Passagiere somit nur ein reduzierter Platz. Diese Konfiguration, mit etwas mehr Gewicht auf der Hinterachse, soll, gemäss Paul, die ursprüngliche Gewichtsverteilung leicht verbessern. Die Ladesteckdose befindet sich unter dem Deckel des Tankfüllstutzens. Eine volle Ladung soll eine Reichweite von 320 km ergeben. Eine konventionelle 12V Batterie erlaubt das Starten des Fahrzeug, ähnlich wie dies auch bei heutigen E-Fahrzeugen der Fall ist.

Motor, Batterien und Motorcontroller werden mit einem Wasserkreislauf gekühlt. Da die Wärmeenergie nicht genügen würden, um das Cockpit zu heizen, steht eine elektrische Heizung zur Verfügung, welche im Original-Heizungsgehäuse eingebaut ist.

Ziel der Watsons war es den Umbau zu 100 % reversibel zu gestalten. Es wurden nur originale Befestigungspunkte verwendet und keine Modifikationen an der Struktur des Fahrzeuges vorgenommen. Sogar der originale Kabelbaum eines Fahrzeuges mit XK-Motor wurde verwendet.



Batterien unter der Haube



Platzsparender E-Motor





Ein S bei einem Oldtimertreffen 1981

# JAGUAR S NUN WURDE ER 60

**Text:** Martin Sigrist **Bilder:** Archiv der Automobil Revue

**Heisst er nun S oder S-Type? Für Jaguar war er ein Lückenbüsser, für manche aber der bessere Mk2. Die Insider wissen es ganz genau und tatsächlich liess Jaguar am 30. September 1963 in der Pressemitteilung zur neuen Limousine das «Type» weg. Die Rede war vom neuen Jaguar «S».**



Jaguar-Press- und Werbebild von 1964

Der Wagen war eine Antwort auf die Frage, wie mit dem technisch ins Hintertreffen geratenen Mk 2 zu verfahren sei. Der Sportlimousine erster Wahl für ambitionierte Motoristen drohte durch neue Modelle eine harte Konkurrenz zu erwachsen. Dem Rover 2000, zeitgleich im September 1963 vorgestellt, fehlte zwar zu Beginn noch der adäquate Motor, aber er war mit seiner hinteren De-Dion-Achse moderner konstruiert. Und auch bei Triumph stand eine neue, sportlichere Limousine in den Startlöchern, der Triumph 2000. Dieser bot neben einem Reihensechszylindermotor auch eine hintere Einzelradaufhängung mit Schräglenkern. Jaguars Antwort war die Bewegung nach oben. Der Mk 2 sollte ebenso eine hintere Einzelradaufhängung wie der im Herbst 1961 vorgestellte Mk 10 erhalten, die erste Jaguar-Limousine mit dem im E-Type erstmals gezeigten Fahrschemel mit unteren Gabelkern, Zugstreben und oberen, mittragenden Halbwellen. Allerdings begleitete diese Idee ein Dilemma: Solch ein Auto würde schwerer als der mit Vierteilelliptikfedern, zwei Längslenkern, einer Diagonalstrebe und Starrachse versehene Mk 2. Alleine für die Unterbringung des Fahrschemels musste die Karosserie hinter der rückwärtigen Spritzwand entscheidend verstärkt werden. Beim Mk 2 nimmt der gesamte Heckbereich keine Kräfte der Hinterachse auf und konnte entsprechend leicht gebaut werden. Zudem sollte der Verlust an Kofferraumvolumen mit einem längeren Heck kompensiert werden. Damit war klar, dass der «S» höher angesiedelt werden musste und nicht nur aufgrund seiner viel moderneren Hinterachse deutlicher auf Komfort denn auf Sportlichkeit ausgerichtet sein würde. Denn die Fahrleistungen