

JDCS

JAGUAR TRIBUNE



SEITE 08

50 JAHRE JAGUAR XJ-S

SEITE 24

GRAND TOURER – DAS TOUR-FINALE

SEITE 44

THE HANGEN SPECIAL DRIVEN

SEITE 54

JOHN UND EVA, DAS INTERVIEW

DIE NR. 178

INHALT



08

AKTUELL

50 Jahre Jaguar XJ-S



24

REGISTER

Grand Tourer zurück zum Start



32

REGISTER

Classic Jaguar Day 2025



36

XK – MON-DAY

Ein XK-Day anders als die anderen



44

DRIVEN

Im Hansgen Special in der Lenzerheide unterwegs

Aktuell		Register	
50 Jahre Premiere des XJ-S	08	Classic Jaguar Day	32
		XK – Mon-DAY	36
Inside JDCS		Historically Speaking	
Frühlingsanfahrt	20	Jahrhundert des Automobils	42
Register		Driven	
Grand Tourer – Kreis geschlossen	24	Hansgen Special	44
Buchstabenregister unterwegs	28		
Ausfahrt Mk I, Mk 2, Mk 10, 420 und S	30		

Moments	
Jaguar Classic Radstadt	48
Miniatur	
Tri-Ang Minic Mk VII	52
Member	
John-Christopher und Eva Ward	54
Letzte	
Neumitglieder, Termine, The Bouncer	56



50 JAHRE XJ 27...

Text: John Christopher Ward Bilder: Archiv / John C. Ward

AKTUELL



JVC 9P war der erste LHD-Pressewagen

... vom ungeliebten XJ-S zum erfolgreichen XJS.

Am Mittwoch, 10. September, Pressetag der Internationalen Automobil Ausstellung in Frankfurt am Main, wurde mit dem XJ-S der Nachfolger des legendären Jaguar E-Type der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Dazu wurde ein frecher Werbeslogan kreiert: «September 10, 1975. A Black Day for Modena, Stuttgart and Turin». Mit Modena war selbstverständlich Ferrari, aber auch Maserati gemeint. In Stuttgart ist Daimler Benz mit dem Mercedes SL, aber auch Porsche angesiedelt, hier war wohl der 928 angesprochen. Und Turin? Neben den Carrozzerie ist dort auch Fiat, schon damals teilweiser Besitzer von Ferrari domiziliert.

VORGESCHICHTE

1975 blickte der von William Lyons gegründete Automobilhersteller Jaguar, vormals SS Cars, auf vierzig Jahre erfolgreicher Produktion höchst begehrter Sportautos zurück.

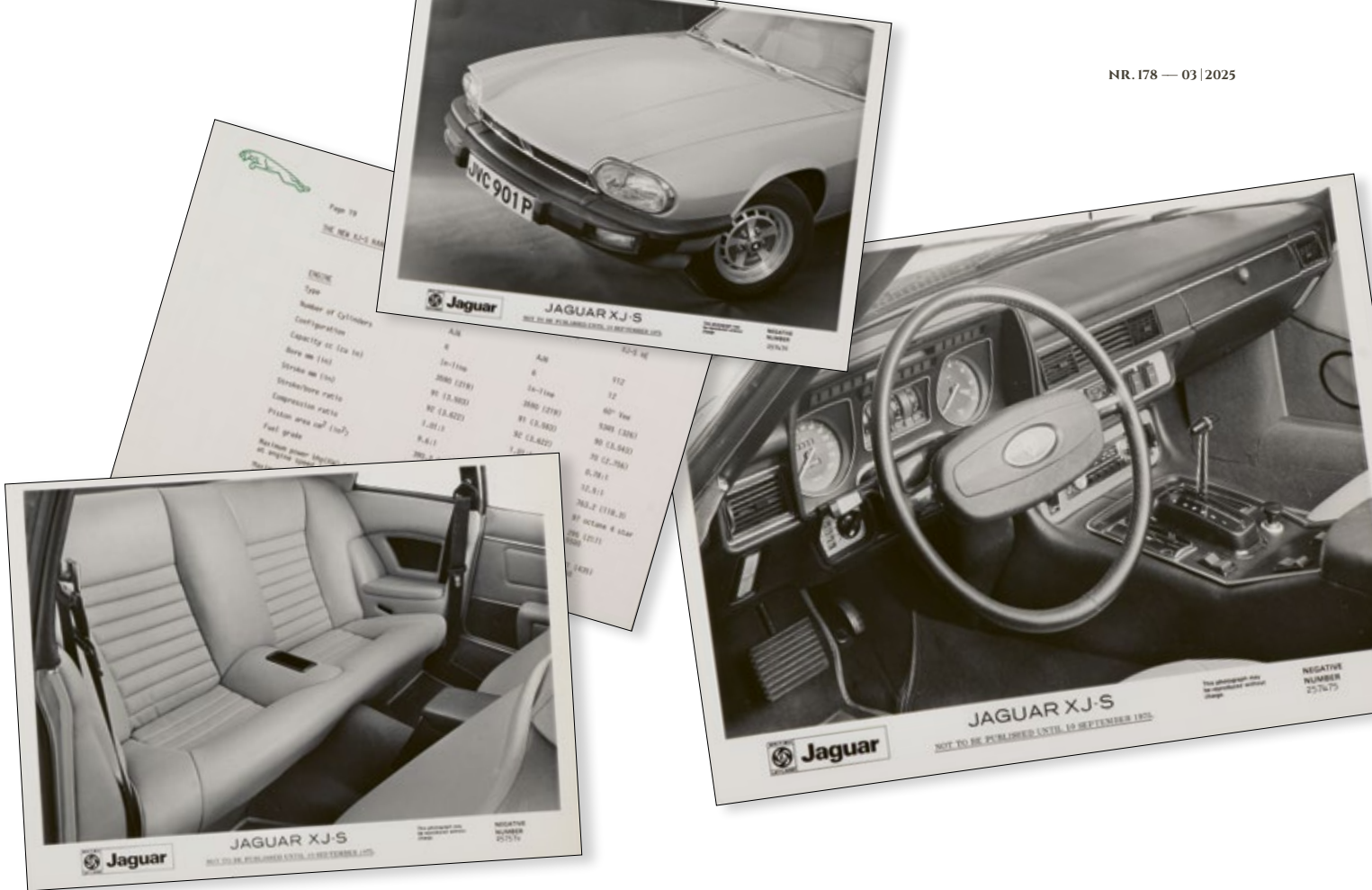
VOR DEM ZWEITEN WELTKRIEG

Begonnen hatte alles 1935 mit dem ersten von Lyons entwickelten Sportwagen S.S. 90, der ein Jahr später durch den SS 100 ersetzt wurde. Dieser war nicht nur bei den Käufern, sondern auch auf den Rennstrecken erfolgreich. Der zweite

Weltkrieg setzte diesem Erfolg ein jähes Ende, und nach dem Krieg wurde der Name eines Modells von SS Cars aus der Vorkriegszeit aus verständlichen Gründen zum neuen Firmennamen Jaguar Cars. Die Produktion startete nach dem Krieg mit modifizierten Saloons aus der Vorkriegszeit vorerst ohne Sportwagen, aber der SS100 feierte weitere Erfolge bei Rennen und Rallyes.

DIE NACHKRIEGSZEIT

Während des Krieges hatte William Lyons mit seinen Ingenieuren die Zeit auf Feuerwache genutzt und einen neuen eigenen Motor entwickelt, dieser war für die neuen grossen Saloons vorgesehen, deren Produktion aber verzögert wurde. Kurz vor der Earls Court Motorshow von 1948 entschied sich Lyons, den neuen Motor in einer Kleinserie eines neuen Sportwagens der Welt vorzuführen. In kürzester Zeit war ein atemberaubender offener Zweisitzer aus Aluminium über einem Holzrahmen konstruiert und feierte an der ersten grossen Ausstellung seit dem Krieg eine äusserst erfolgreiche Premiere. Der einzige andere Neuling, der das Publikum ähnlich begeisterte wie der XK120, war der Land Rover.



DER XK SUPER SPORTS CAR

Der XK120 war im Verkauf wie auf der Rennstrecke erfolgreich. Rasch stellte sich heraus, dass die auf 250 Stück geplante Produktion nie ausreichen würde, und eine effizientere Produktionsmethode mit Stahlkarosserie wurde eingerichtet. Aus dem XK120 wurde, mit der Vorgabe die Rennen in Le Mans zu gewinnen, der XK120 Competition entwickelt, der 1951 und 1953, übrigens der erste erfolgreiche Einsatz von Scheibenbremsen, auch in Le Mans gewann. Der Nachfolger des inzwischen C-Type genannten Rennwagens, der D-Type, gewann dann dreimal in Folge in Le Mans.

Auch für den alltäglichen Einsatz wurde der XK 120 weiterentwickelt, zuerst kamen ein FHC und ein DHC dazu, dann folgte der XK140 und schliesslich der XK150, der wohl als erster Grand Tourer von Jaguar betrachtet werden kann. Der XK Motor wuchs zusehends in der Leistung und im XK150 wurde er mit dem auf 3.8 Liter vergrösserten Motor aus dem D-Type angeboten. Die Reihe der XK Super Sports Cars blieb bis zum Beginn der 1960iger Jahre begehrt und erfolgreich, aber Jaguar war mit aus dem D-Type gewonnenen Erkenntnissen bereits an der Entwicklung eines Nachfolgers. Es entstanden zwei Prototypen, der erste wurde früh zerstört, während der zweite E2A nach ausgiebigen Tests erhalten blieb und sich heute in Schweizer Händen befindet.

E-TYPE: THE ROARING SIXTIES

Am Salon International de l'Automobile Genève 1961 erschien zum Erstaunen der Presse und des internationalen Publikums aus einer Holzkiste das gemäss Enzo Ferrari «schönste je gebaute Automobil», der neue Jaguar E-Type mit dem inzwischen bestens bekannten und rennerprobten XK Motor

mit 6 Zylindern und 265 PS aus 3.8 Litern Hubraum, aber einem vollkommen neu entwickelten Chassis. Vorne ein Gitterrahmen wie beim D-Type und hinten ein Fahrschemel mit Einzerradaufhängung und innen liegenden Scheibenbremsen, der Fahrzeugen von Jaguar für die nächsten dreissig Jahre ein unglaubliches Fahrverhalten mit ausserordentlichem Komfort geben würde.

Der Erfolg des E-Type war umwerfend und Lieferungen erfolgten nur an bevorzugte Kunden, da die Produktion mit den Bestellungen nicht mithalten konnte. Von Anfang an als Roadster, OTS und Coupé, FHC mit einer Heckklappe angeboten, wurde der E-Type kontinuierlich weiter entwickelt. Es folgten bessere Bremsen, 1964 ein vergrösserter Motor mit mehr Drehmoment und ein voll synchronisiertes Getriebe. Der FHC 2 + 2 machte den E-Type familientauglich, aber für viele auch hässlich, der längere Radstand ermöglichte aber für die schaltfaulen Amerikaner einen Automaten. Neue amerikanische Regeln über die Konstruktion von Fahrzeugen im Gefolge von Ralph Naders Buch «Unsafe at any Speed», welches die Gefährlichkeit des Chevrolet Corvair anprangerte, führten ab 1967 zu deutlichen Veränderungen am E-Type, der zum Serie 2 wurde, 1971 erfolgte der Schwanengesang des Jaguar E-Type als Serie 3 mit dem neu entwickelten V12 Motor. Sein anfänglicher Erfolg schwand rasch und zum Ende blieben Fahrzeuge monatelang auf Halde.

ENTSTEHUNG DES XJ27/28

Mitte der 1960iger Jahre machte sich Jaguar daran, ihr zumindest bei den Saloons schier unüberschaubares Modelangebot zu konsolidieren. Die vier unterschiedlichen Saloons sollten durch ein einziges Modell, nicht mehr so gigantisch wie der Mark 10/420 G, ersetzt werden.

CLASSIC JAGUAR DAY 2025

Text: Isabelle Ferrier **Bilder:** Marius Egli

(Anmerkung des Redaktors: Eine Nachwuchs-Jaguaristin und einer unserer Junior-Fotografen!)



Hauptorganisatoren Tjorven und Claus

Vom Zürcher Unterland im hohen Bogen zum Pfannenspiel – am 21. Juni 2025 war ich mit meinem Papa und einer Gruppe von vierzehn imposanten Fahrzeugen bei der Jaguar-Ausfahrt dabei – und es war einfach grossartig.

Der Tag begann entspannt im Restaurant des Golfplatzes Otelfingen. Die Aussicht war wunderschön, die Gipfeli und der Kaffee köstlich, und die Atmosphäre einfach perfekt. Um 09.50 Uhr hiess es dann: Abfahrt – alle in bester Stimmung und mit vollem Magen.

Einzig ein hellgrüner Mark 7 hatte einen kleinen Zwischenfall – doch das war schnell geklärt.

Die Route war abwechslungsreich: Wir fuhren durch malerische Dörfer wie Regensberg, wo ich mit meinem Vater



Thomas Casserini im SS Jaguar 100 Special von 1939

DRIVEN HANSGEN SPECIAL

Text: Robin Dönni **Bilder:** Fredy Vollenweider / Dreamcars.ch

DRIVEN

Wie es dazu kam, dass ich den Hansgen Spezial pilotieren durfte.

Letztes Jahr, als ich mit meinem XJS-Clubsport in der Lenzerheide gefahren bin, hat mich Christian Jenny am Samstagnachmittag gefragt, ob ich nicht am Sonntagmorgen mit dem ex Bäsch Scherrer (Alu XK 120) den Lauf für ihn fahren möchte. Mit Begeisterung nahm ich dieses Angebot an. Am Sonntag startete ich schliesslich – zuhinterst mit den langsamsten Autos der Gruppe. Am Ende meines Laufs lag ich nur noch zwei oder drei Autos hinter meinem Vater im Dönni Special, das eines der schnellsten Autos in Gruppe 3 war. Das gefiel Christian natürlich sehr. Einige Tage danach sagte mir Christian, dass ich nächstes Jahr den Hansgen Special in der Lenzerheide pilotieren solle, und so ist es geschehen.

FAST FORWARD 2025

Am Freitagmorgen fuhren wir, das heisst Christian J. Jenny, Martin Sigrist und ich mit unseren jeweiligen Einsatzautos los. In Lenzerheide wurden wir direkt mit einer richtigen Rennatmosphäre begrüsst, die es sonst kaum so gibt in der Schweiz, auch wenn uns bei den Läufen ein Pace Car vorausfahren wird. Jedoch ist dies ein neuer Mercedes AMG GT, gegen den man natürlich keine grosse Chance hat mit einem Auto der 50er Jahre. Das Highlight des Freitags war wieder der Corso im Dorf – mit Polizeieskorte! Dies, um dann alle Autos und Motorräder entlang der Strasse aufzureihen – ein wahres Dorffest! Als ich vor dem Schlafen noch ein letztes Mal zu den beiden Autos ging, habe ich noch den Securitas-Mann kennengelernt, der es einfach unglaublich



Wenn es dem Motor «wohl» ist...



Parade im Dorf am Vorabend

DER ANFANG MANCHER TRÄUME

Text: Martin Sigrist **Bild:** Philipp Husistein

Tri-Ang Minic push and go – M 3534 Jaguar

Man nannte sie Pennytoys, zu Deutsch auch Quängelware, die preisgünstigen Spielzeuge, die meist in Kassennähe oder gar auf der Ladentheke eines Spielzeuggeschäfts, aber auch eines Kiosks oder gar des örtlichen Lebensmittelladens oder Ladens des täglichen Bedarfs – hierzulande hiessen diese früher schlicht «Handlung» – zu kaufen waren. Die Ware war simpel, brauchte keinerlei Instruktionen oder gar Verpackung. Zu Dutzenden und mehr in einer Händlerverpackung geliefert, wurde sie von ebendiesem in eine Vitrine oder gläserne Ladentheke, oft auch in ein Thekengestell eingereiht. Verkauft wurde damals noch persönlich und mit entsprechender Beratung.

Der Selbstbedienungsladen setzte der Händlerverpackung ein Ende. Und auch die kunterbunte Kartonschachtel für kleine Spielautos wie jene von Matchbox war angezählt. Der Karton mit Blister löste sie ab, ebenso bunt und attraktiv dargereicht am Hängeregal.

Philipp hatte die Gelegenheit, wohl einen alten Lagerfund für sich zu ergattern. Die Händlerpackung ist vollständig, was derweil erstaunt ist die Tatsache, dass auch andersfarbige Jaguar Mk VII von Tri-Ang produziert worden sind. Offenbar aber wurden nur ganze

Batches am Stück verkauft. Und wenn blaues Granulat in der Spritzmaschine war, dann gab es offenbar auch nur blaue Autos, wie diese Jaguar Limousinen aus Plastik mit einem einfachen Schwungradantrieb.

Die Zeiten von Billigspielzeug aus europäischer Produktion sind längst vorbei. Und mit einem Schwungradantrieb kann man längst keine Kinder mehr hinter dem Ofen – pardon, Handy – hervorholen. Damals aber bot ein kleiner Jaguar, vielleicht von einer Tante als Mitbringsel bei einem Besuch mitgebracht, Stoff zum Träumen für Stunden. Wer weiss, wie vielen Kindern damals genau solch ein Auto den ersten Jaguar-Bug eingepflicht hat, diesen ganz besonderen «Käfer», von dem wir wissen, dass man ihn meist ein Leben lang nicht mehr los wird.

Wir danken Philipp für die Bilder von seinem tollen Fang!

52

53

