

JDCS

JAGUAR TRIBUNE



SEITE 06

XKD 551 – 1956

SEITE 34

50 YEARS XJ-S JUBILEE TOUR FRANKFURT

SEITE 20

90 YEARS S.S. 90/SS100 CELEBRATION TOUR

SEITE 46

DAB+ UND MEHR IM AUTO

DIE NR. 179

INHALT



06

AKTUELL

XKD 551 1956



16

INSIDE

Ladies Weekend Double
Feature



20

MOMENTS

Mit SS 90 und SS 100 in UK



34

REGISTER

Jubiläumstour im XJ-S
nach Frankfurt



46

SPECIALIST

Audio Exklusiv – DAB+
und Audiolösungen

Aktuell		Driven	
The D-Type that never raced	06	Jaguar E-Type Serie 2	24
Inside JDCS		Miniatur	
Sommerausfahrt	12	Jaguar XJ220 Windkanalmodell 1/4	28
Ladies-Weekend	16	Register	
Moments		Special Ausfahrt Surselva	30
90 Years S.S. 90 and SS Jaguar 100	20	XJ-S 50-Tour Frankfurt	34
		E-Type-Day	40
		XJ Ausfahrt	44

Specialist	
DAB+ und Audiolösungen vom Profi	46
Micrometing	
Sattelegg zum Gipfeli	48
Letzte	
Neumitglieder, Kleinanzeigen	49
Termine, The Bouncer	50

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

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.180:
12. Januar 2026

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.



JAGUAR D-TYPE XKD 551

Text: Martin Sigrist **Bilder:** Broad Arrow Auctions



Entwicklungszyklen dauern für Produktionswagen in der Regel wesentlich länger als für Rennwagen. Mit dem Jaguar XK120C, dem Competition-Model des XK, kurz als C-Type bezeichnet – der Name, unter dem der erste Jaguar Le-Mans-Siegerwagen 1951 bekannt wurde – hatte man an der Browns Lane in Coventry eine Erfolgsgeschichte lanciert. Diese galt es nach dem erneuten Triumph in Le Mans 1953, mit dem ersten Rennwagen mit Scheibenbremsen der Automobilgeschichte, zu wiederholen.

Die Konkurrenz war stark, Mercedes-Benz hatte 1952 mit dem 300SL bewiesen, dass die Deutschen wieder da waren, Ferrari galt es ebenfalls im Auge zu behalten. Der C-Type mit seinem Gitterrohrrahmen entsprach zwar technisch noch immer dem Stand des Sportwagenbaus, dennoch wollte Jaguars Rennabteilung den Anschluss an die neuste Technologie nicht verlieren. Man wusste, dass die Tage der Gitterrohrrahmen – erst noch die letzte Neuheit im Rennwagenbau – bereits gezählt waren.

Um die Haltung der Rennabteilung zu verstehen lohnt sich ein Blick in die Jaguar-Entwicklungsabteilung für die Serienwagen. Sie arbeitete an einem Auto, das für Jaguar einen weiteren, grossen Schritt vorwärts bedeuten würde: Der Jaguar 2.4 Litre – nach Erscheinen des Nachfolgers Mk 2 rückwirkend auch als Jaguar Mk 1 bezeichnet. Die Limousine verfügte erstmals über eine selbsttragende Karosserie. Die starre Hinterachse stützte sich in der Folge nicht mehr über Halbelliptikfedern an Chassisauslegern im

Heck des Wagens ab, sondern nur noch am tragenden Monocoque, dessen tragende Struktur an der hinteren Spritzwand zwischen Passagierzelle und Kofferraum endete. Unter dem Wagenboden abgestützte Blattfedern trugen an ihrem hinteren Ende die Achse, die Seitenkräfte wurden durch einen Panhardstab abgestützt.

Zwar erschien der 2.4 Litre erst im September 1955, doch die initiale Entwicklungsphase liegt zeitgleich mit jener des C-Type-Nachfolgers, des neuen Jaguar-Rennwagens.

Es ist naheliegend, dass die Rennabteilung sich hat von ihren Kollegen im Serienwagenbau inspirieren lassen. Fest steht, dass man sich schon 1953 sicher war, den Rohrrahmen durch ein Aluminium-Monocoque zu ersetzen. Der Motor samt Vorderachse sollte in einem Aluminium Hilfsrahmen Platz finden. Auch das Heck – ein weitaus zierlicheres Rohrgebilde als vorne – wurde an das mit rund 3 000 Nieten zusammengehaltene Mittelteil im Argon-Bogenschweissverfahren festgeschweisst.

Nur der erste D-Type wurde auf diese aufwändige und schwierig zu fabrizierende Weise gebaut, doch bald erkannte man die gravierenden Nachteile dieser Bauweise. An Rennwochenenden konnten etwaige Reparaturen nicht vor Ort ausgeführt werden. Bald ersetzte Jaguar das Aluminium-Rohrwerk mit Vierkant-Stahlrohren und der vordere Rahmen wurde mit dem Aluminiummonocoque verschraubt wie später beim E-Type – selbst wenn dieser über eine Stahlblechstruktur verfügt.

AERODYNAMIK- UND CHASSISFRAGEN

Malcolm Sayer zeichnete eine aerodynamische Karosserie. Erste Versuche mit einer ausladenden, die Räder verdeckenden Aussenhülle fanden unter der Führung von Jaguar Entwicklungschef Bill Heynes bereits 1953 statt, damals als schlichte Weiterentwicklung des C-Type. Die ersten fünf Vorseerien-D-Types trugen aus diesem Grund noch die C-Chassisnummern XKC 401 bis 405. Die erste Testfahrt mit XKC 401 konnte Norman Dewis am 13. April 1954 unternehmen, unter enormem Zeitdruck, denn für Detailarbeiten standen bis zum Start am 12. Juni 1954 noch genau zwei Monate zur Verfügung.

Beim Antrieb gab es vom C zu D verschiedene Detailänderungen. Die augenfälligste ist der leicht geneigte Einbau der Maschine um 8 1/2 Grad nach Links. Der Zylinderkopf war ähnlich wie bei den letzten C-Typen, mit einem Ventilwinkel von Einlass zu Auslass von 70 Grad und hemisphärischen Brennräumen. Ab 1955 wurden die Auslassventile um weitere 5 Grad geneigt, so dass – vorerst nur für die Werkswagen – vom «Wide-Angle 35/40» Zylinderkopf gesprochen wurde.



GROSSES MODELL MIT GROSSER BEDEUTUNG

Text: Martin Sigrist und Auszüge aus Jaguar World 10/24 **Bild:** Philipp Husstein

MINIATUR

Seit kurzem besitzt Philipp Husstein das originale Windkanalmodell des XJ 220. Es ist damit nicht nur ein wichtiges historisches Artefakt im Entwicklungsweg dieses Supersportwagens, sondern auch eine wunderbare Ergänzung zu seinem eigenen Wagen dieses Typs. Dass das Modell überhaupt noch existiert, ist der persönlichen Bindung eines Mannes daran zu verdanken: Designer Keith Helfet, der damals am XJ41 und am XJ220 mitgearbeitet hatte.

Er schilderte die Begebenheiten zum Windkanalmodell in der Jaguar World vom Oktober 2024 folgendermassen: «In den späten 1990er-Jahren hatte der damalige, leider verstorbene Geoff Lawson eine Entrümpelungsaktion im Jaguar-Studio in Whitley organisiert. Davon betroffen war das mit Material überquellende Lager. Wir schlugen vor, alles was historisch von Bedeutung war an Jaguar Heritage weiter zu reichen. Doch der Heritage Trust meinte, sie hätten selber kaum Platz für solches und wären nicht interessiert (!).

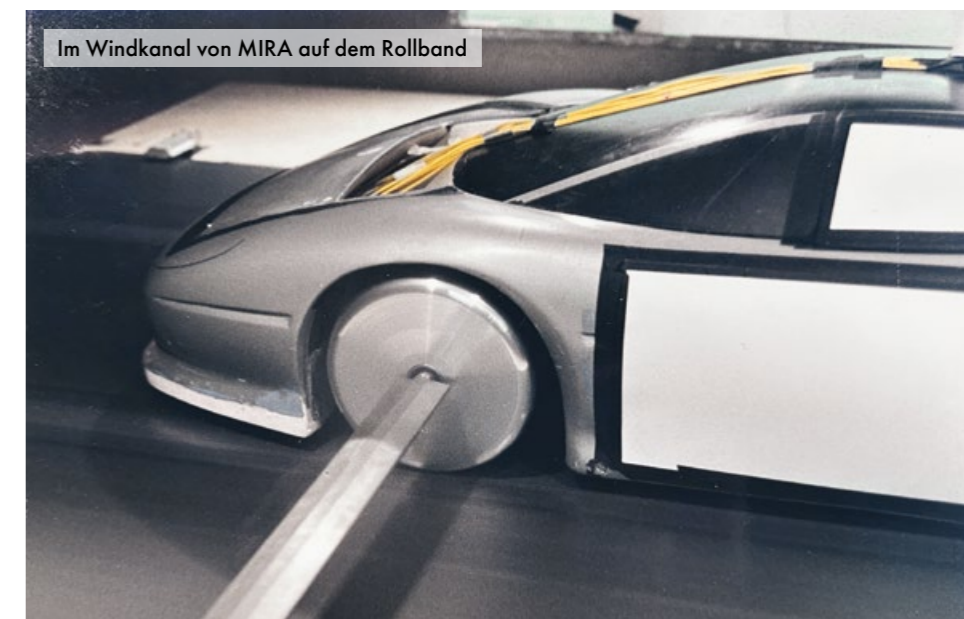


Also schlugen wir Geoff vor, all das mit nach Hause nehmen zu dürfen, wo persönliche Erinnerungen dran hingen. Viele Dinge kamen von Autos, bei denen ich aktiv mitgearbeitet hatte, dazu gehörten zahlreiche Modelle des XJ41 und des XJ220. Diese waren damals ein wichtiger Teil meines Lebens und die Sachen wegzwerfen konnte ich nicht verkraften.

All dies kam wieder auf das Tapet, als ich kürzlich mit meiner Frau Gail darüber gesprochen habe, was wir tun werden, wenn wir unser Heim etwas verkleinern wollten, jetzt wo der Nachwuchs ausgeflogen sei. Also habe ich ein Wort mit Ian Cooling gesucht und ihm gesagt, dass ich einen Teil meiner Sammlung veräussern würde. Er ist ein unglaublicher Kenner in Jaguar-Memorabilia siehe: www.jaguarautomobila.com, und war hell begeistert, denn er versteht die historische Bedeutung von all diesen Dingen. Er katalogisiert alle meine Sachen, bevor sie zur Auktion kommen!» Diese Auktion hat inzwischen stattgefunden und Philipp ist nun der stolze, neue Besitzer eines der Lots daraus – besagtes 1/4-Modell.

Laut Helfet stand das Modell einige Jahre auf einem Gestell in seiner Garage, wo es leichten Schaden genommen hatte. Helfet realisierte bei den kleinen Reparaturen daran, welche enorme Bedeutung dieser Miniatur XJ220 hatte: «Obwohl es mein eigener, erster Entwurf für den Wagen war, der ja zunächst ein Gruppe B-Rennauto hätte werden sollen, sollte Cliff Ruddell das Auto weiterentwickeln, da er aerodynamische Erfahrung hatte. Doch Jim Randle, damals der Entwicklungschef von Jaguar, meinte, ich solle auch daran weiterarbeiten. So starteten wir mit diesem Modell im MIRA-Testcenter, der Aerodynamiker Mark Lloyd und ich. Der Wagen kam auf einen 1/4 Windkanal mit beweglichem Rollband, so dass auch die Räder bei den Tests rotierten. Das simulierte den Abtrieb sehr gut. Wir modifizierten die Aussenhülle des Autos jeweils, so dass wir verschiedene Komponenten miteinander vergleichen konnten. Das Resultat war eine hervorragende Aerodynamik. Am Ende machte denn auch unser Entwurf das Rennen, weil er mehr Jaguar-like aussehe als jener von Cliff Ruddell, wie es hiess. Das Modell bezeichnet einen sehr wichtigen Teil in meinem Leben und in der Geschichte Jaguars». Nun ist das Modell, zu dem auch verschiedene Varianten etwa der seitlichen Lufteinlässe noch vorhanden sind, ein Teil von Philipps Sammlung und als solches ganz bestimmt nicht zu übersehen! Einmal mehr steht ein wichtiges Artefakt zur Jaguar-Geschichte damit in der Schweiz.

Hersteller: Jaguar Design-Studio Whitley
Masstab: 1/4
Stückzahl: 1



EINE GENUSSVOLLE (ZEIT-)REISE DURCH DIE SURSELVA

Text: Peter P. Rothenfluh **Bilder:** Ulrich Frede



Gemeinsames Ausfahrts-Wochenende des Special Registers mit dem Oldtimerland Graubünden

Wie es dazu kam. Alles begann mit einem Gespräch zwischen den Clubpräsidenten vom Oldtimerland Graubünden und dem JDCS an der Swiss Classic World in Luzern: Ob wir denn nicht als Gastclub am Oldtimer Treff Surselva (OTS) teilnehmen möchten? Der Club Oldtimerland Graubünden hatte ein Wochenende mit Ausfahrt am Samstag und markenoffenem Oldtimer-Treffen am Sonntag angekündigt.

Die Idee war geboren, den Unterländern die Surselva wieder einmal etwas näher zu bringen, und sie wurde souverän durch Maggie Steiner und Andy Ernst umgesetzt: anlässlich der Special Registerausfahrt vom 15. – 17. August 2025.

AUF IN DIE SURSELVA!

Ja, dieses Mal schien die Sonne, die Temperatur war perfekt, der Verkehr über den Oberalp erträglich. Nicht so wie auf der Hinfahrt zur letztjährigen Special Ausfahrt, als nur noch die Goldfische im Beifahrerraum meines XK 120 für ein schönes Aquarium fehlten. Meine Lüftungsklappe rechts war damals offen, und bei diesem Regen wäre jede Regendusche eines Fünfsterne-Hotels vor Neid erblasst... Parkieren, oder besser logieren, durften unsere Edelkarossen bereits am Freitag schön drapiert im Park des Hotel Tödi in Trun, wo wir nächtigten. Dort finden übrigens die regelmässigen Stammtische des Oldtimerlands Graubünden statt.

Der Auftakt der Veranstaltung bildete der Willkommens-Apéro auf dem Gartensitzplatz des Hotel Tödi. Mit einem englischen Pimm's Cup Longdrink in der Hand genossen wir an diesem lauen Sommerabend gute Gespräche und das Wiedersehen mit alten Freunden. Danach folgte das exzellente Abendessen des seit über zehn Jahren regelmässig mit vielen Gault Millau Punkten ausgezeichneten Starkochs Manuel Reichenbach, der in London und auch der Schweiz mit Anton Mosimann zusammenarbeitete. Es war ein Highlight!

DIE AUSFAHRT

Unsererseits nahmen 19 Autos aller Altersklassen an der Tour am Samstag teil, verstärkt wurde diese Truppe von zehn weiteren Teams vom Club Oldtimerland Graubünden und weiteren Teams, die vom Anlass erfahren hatten. Auch schöne Vehikel! Nach einer heissen Nacht (gemeint ist die Zimmertemperatur, ein Schelm, wer etwas anderes denkt!), stärkten wir uns am reichhaltigen Frühstück für unsere erstes

Etappenziel, der alten Post in Bonaduz. Dort kamen die Gipfeli und der heisse Kaffee gerade recht: Leider vergoss Petrus vor Freude während unserer Fahrt dorthin so viele Tränen, dass wir ordentlich nass wurden. Das besserte dann aber wieder, so dass wir den Weg durch die Rheinschlucht mit ihren überwältigenden Felsabbrüchen und tiefen Schluchten wieder geniessen konnten.

In Vals angekommen, durften wir unsere Preziosen dank Spezialbewilligung auf dem Dorfplatz aufreihen. Eine einheimische Kulturführerin zeigte uns auf einem Rundgang ihr reizendes Dorf. Neben der Valser Wasser Quelle, einem Steinbruch und der Therme bezieht das Dorf sein Geld auch von den Wasserzinsen des Zervreila-Stausees weiter hinten im Tal, der vom Vater





Eva Halter-Ward und Hildegard Bohrmann-Nock



XJ-S only please!

AUSFLUG IN DIE ZEITLOSE ÄSTHETIK

Text: Rainer Landert Bilder: Ulrich Frede



Nur die Strömung treibt die Fähre über den Neckar



Bad Herrenalb, das erste Etappenziel

10. September 1975 und 50 Jahre dazu – für John und Eva Grund genug, zur Pilgerreise an die Taufstätte unserer Heiligtümer zu rufen. Die Internationale Automobil Ausstellung IAA in Frankfurt hielt damals inne und musste demütig zur Kenntnis nehmen, dass mit der XJS-Reihe Power auch stilvoll, elegant und mit Klasse daherkommen konnte. Der neue Jaguar war eine erstaunliche Neuschöpfung im internationalen Autodesign und Werbung verkündete, sein Erscheinen sei ein schwarzer Tag für die traditionelle Sportwagen-Konkurrenz aus Deutschland und Italien.

16 Fahrzeuge nahmen am 4. September die rund 1 000 Kilometer lange Strecke rundherum mit auffallenden 50ty-Years-Aufkleber «verschönert», das Zugehörigkeitsmerkmal für unsere Reisegruppe. Ich dachte: «Toller Service, man reinigt und trocknet unsere Fahrzeuge!» Doch es galt schlicht die Klebestellen zu trocknen, damit Johns Aufkleber auch wirklich haften bleiben.

Die für den Anlass bestickte, wetterfeste Team-Jacke sollte uns allen noch gut Dienste erweisen, denn Sonnenschein sollte uns nicht immer vergönnt sein. Regennass und grau in grau standen unsere Fahrzeuge bereit: am Startpunkt des 4. Septembers um neun Uhr, pünktlich zur sechstägigen Klassenausfahrt. Es war ein einheitliches Gefährte-Bild ohne Artfremde und fremde Fötzel, alles begeisterte XJ-S-ler, samt Maskottchen Luky, dem verspielten,

kleinen Vierbeiner aus Neuenburg. Alle Wagen wurden rundherum mit auffallenden 50ty-Years-Aufkleber «verschönert», das Zugehörigkeitsmerkmal für unsere Reisegruppe. Ich dachte: «Toller Service, man reinigt und trocknet unsere Fahrzeuge!» Doch es galt schlicht die Klebestellen zu trocknen, damit Johns Aufkleber auch wirklich haften bleiben.

4. SEPTEMBER – WAS ZUM KUCKUCK?

Dann ging's los, angeführt von unserem unermüdlichen Registerchef John unter grossartiger Mithilfe, liebevoll sekundiert von seiner Frau Eva, zusammen mit seinem erweiterten OK Rolf und Hildegard Bohrmann-Nock sowie Thomas und Anita Haug. Die Route führte zunächst über Laufenburg zur Grenze nach Deutschland, wo sich die Wagenkolonne am Titisee vorbei durch den Schwarzwald schlängelte. Von Aufbruch, Begeisterung und Vorfreude getrieben machte sich eine Spitzengruppe davon, der Tross zerlegte sich in kleine Grüppchen, stets geführt von digital unterstützten Kartenkundigen. Die Teilnehmer organisierten sich da und dort selber, da nicht alle mit derselben Pace die vorgegebene Strecke befuhren. Hübsche Schenken oder Sandwiches kaufen sorgte für Zeitdifferenzen.

Die Anfahrt blieb kühl und nass wie ein Novembertag. Touristisch ist der Schwarzwald gut erschlossen, viel Chinesisch sieht man bei den Sehenswürdigkeiten in all den malerischen Schwarzwalddörfern und – Kuckucksuhren, Kuckucksuhren wohin man schaut! Autos wie unsere aber sieht man in China nicht, so standen die Touristen da und staunten.