

JDCS

JAGUAR TRIBUNE



SEITE 06

JAGUAR SPORT XJR-15

SEITE 12

CHINAS WEG ZUM KLASSIKER

SEITE 24

15 JAHRE GRANDE TOUR DE SUISSE

SEITE 36

KUPPLUNGSZYLINDER- WECHSEL BEIM JAGUAR E-TYPE

DIE NR. 180

INHALT



06

AKTUELL

Jaguar Sport XJR-15



22

INSIDE

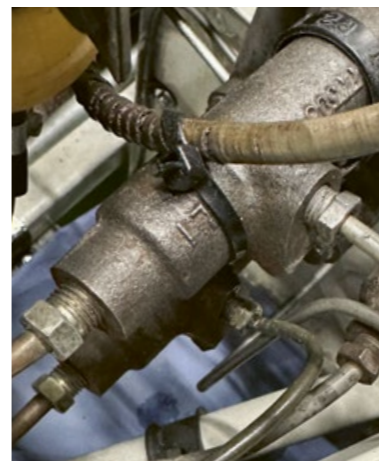
Schlussfahrt 2025



24

REGISTER

15 Jahre Grande Tour



36

TECHNIK

Geben ist seliger
denn Nehmen



42

PEOPLE

Erinnerungen an
Pierre Strinati

Aktuell		Historically Speaking	
Jaguar Sport XJR-15	06	Die Tribune Nummer 1	32
China und Classic Cars?	12		
Inside JDCS		Jubilee	
Jahresbericht des Präsidenten	16	Ankündigung 50 Years of JDCS	35
Schlussfahrt	22	Technik	
Register		Jaguar E-Type Kupplungszyylinder	36
Reminiszenzen an die Grande Tour de Suisse	24	Miniatur	
		Recycling? Tekno Jaguar E vs. Joal Jaguar E	40

People	
Erinnerungen an und von Pierre Strinati	42
Micromooting	
X-Mas-Drive	48
Letzte	
Termine/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.181:
06. März 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.



DER VERGESSENE SUPERSPORTWAGEN

Text: Martin Sigrist **Bilder:** RM Sotheby's, Archiv MSI



XJR-15, das Einhorn der jüngeren Jaguar-Geschichte

Ein Le Mans-Rennwagen als Strassenfahrzeug? Tom Walkinshaw Racing TWR und sein Joint Venture mit Jaguar, Jaguar Sport, bauten Anfang der 1990er-Jahre 53 Exemplare eines der irrtsten Autos, die je mit – oder präziser – für die springende Katze auf den Strassen unterwegs waren.

Wer kennt sie nicht, die wohl schnittigsten Le Mans-Rennwagen aller Zeiten mit ihren vollverkleideten Hinterrädern und grosser «Silk Cut» Aufschrift? Die grösste Aufmerksamkeit gebührte wohl dem Jaguar XJR-9 im Jahre 1988 mit dem erneuten Sieg für Jaguar bei den 24 Stunden von Le Mans nach einer langen Pause seit 1957. Dies war zudem auch der erste Nicht-Porsche-Sieg seit 1980. Der Jaguar XJR-9 konnte aus vielen Gründen wie eine Erleichterung verstanden werden und hatte in der Automobilwelt einen tiefen Eindruck hinterlassen. Nach den Turbulenzen der 1970er-Jahre und der erneuten Unabhängigkeit der Marke vom British Leyland Konzern ab 1980 und ihrem Börsengang 1984, mit neuen Modellen wie dem lange erwarteten Jaguar XJ 40 und einem signifikanten Qualitätsschub der weitergebauten XJ 12 Serie 3 und XJ-S unter der Leitung des 1980 eingestellten CEOs Sir John Egan,

standen Jaguars Zeichen endlich wieder gut. So war es für Egan ein logischer Schritt, nach den strukturellen und modellpolitischen Veränderungen auch ein für Jaguar wichtiges Thema wieder aktiv selber an die Hand zu nehmen, Motorsport!

Verschiedenste Rennställe sind nach dem Ausstieg des Werksteams Ende 1956 in die Bresche gestiegen, wie die Erfolge der Ecurie Ecosse oder von Brian Lister belegen.

Auch Tom Walkinshaw Racing hat sich mit einer Partnerschaft mit Jaguar einen Namen machen können. Ursprünglich baute TWR Renntourenwagen mit BMW, Mazda oder Rover. Über diese Zusammenarbeit mit British Leyland war auch die Idee entstanden, mit dem Jaguar XJ-S in der Europäischen Tourenwagenmeisterschaft anzutreten. Dem vorausgegangen war Ralph Broad, der mit Unterstützung von British Leyland bereits 1975 den Jaguar XJ 12C für den Einsatz bei



Stark eingezogene Kabine mit Entlüftung



Wer würde ihn als Jaguar erkennen?



Nüchtern-praktisch wie ein Rennwagen-Cockpit



Designer Peter Stevens' Idee eines Strassenrenners

der Europäischen Tourenwagenmeisterschaft hergerichtet und begleitet hat. Das Auto sollte sich aber gegenüber den erfolgreichen BMW 3.0 CSL als zu schwer erweisen.

Der ebenfalls 1975 vorgestellte Jaguar XJ-S hatte kaum fünf Jahre nach seiner eher harzigen Lancierung bereits eine dringende Attraktivierung nötig, stand doch John Egan bei seiner Übernahme der Geschäfte an der Browns Lane vor der Frage, ob man den sich in marginalen Mengen verkaufte Grand Tourer nicht gleich komplett aus dem Programm kippen wollte. Tom Walkinshaw aber liess die oft als zu soft verschriene Katze nach seiner Behandlung richtig rennen und brachte damit Jaguar wieder als ernsthafte Sportwagenmarke ins Gespräch. Ähnliches geschah auch jenseits des Atlantiks bei der Group 44 von Bob Tullius. Er hatte einst gar dem Jaguar E-Type V12 Beine gemacht und rannte Anfang der 1980er-Jahre mit verschiedenen Jaguar-Derivaten in der IMSA-Serie, später etwa mit dem Jaguar XJR 5.

Jaguar beabsichtigte die Unterstützung beider externen Motorsportpartner, in Europa für die Sportprototypen Weltmeisterschaft, in Nordamerika für besagte IMSA, doch im Verlauf der 1980er wurde klar, dass man in UK vorzugsweise mit einem britischen Team arbeiten mochte und beschränkte seine Zusammenarbeit auf TWR.

ZWEI PARTNER, EINE FIRMA

Im Zuge der durch TWR herausgeführten Erfolge – der XJ-S wurde 1984 Europäischer Tourenwagenmeister, sollte sich dies auch direkt im Jaguar-Personenwagenprogramm niederschlagen. Unter der Bezeichnung Jaguar Sport gab es von TWR entwickelte Tuningteile und ganze Autos, darunter etwa ein 5-Gang-Handschaltgetriebe für den Zwölfzylinder oder einen auf 6 Liter aufgebohrten ebensolchen

GEBEN IST SELIGER DENN NEHMEN

Text: Philipp Husstein **Bilder:** Philipp Husstein

Es ist ein Waren-Termin-Geschäft unter besonderen Voraussetzungen. Peter Ruch, ist der Verleger, Redakteur, Journalist und Spiritus Rector hinter der grossformatigen Zeitung «radical» (selbstverständlich gibt es unter radical-mag.com zusätzliche, weiter vertiefende Informationen, Bilder und Daten). Peter, soeben mit seinem «radical» vom Schweizer Verlegerverband mit dem «Innovationspreis» ausgezeichnet, hat einen Plan: eine Ausgabe ausschliesslich mit weissen Autos.

SHOW-CARS!

Weiss kann einem Jaguar gar nicht schlecht stehen! Was soll sonst der Grund sein, dass Jaguar seine Show-Car weiss / weiss gezeigt hat? Weissiger Wagen mit weissem Interieur war die bevorzugte Kombination, erwähnt sei beispielsweise Christian Jennys Rosella-XK-120. Diese Konfiguration konnte zudem offiziell gar nicht bestellt werden. Ausnahmen bestätigen die Regel, wie in Hans Kunys Buch über seine Sammlungsdokumentation zu entnehmen ist. Man musste schon Max Hoffman heissen und von New York aus die amerikanische Ostküste mit Jaguar versorgen, um in Coventry drei XK-

Exemplare in «cream over cream / black piping» bestellen zu können.

Peter regte anlässlich eines Austauschs bei Speis und Trank an, unseren weissen E-Type Flatfloor (Chassis-Nr. 885101) in besagte Ausgabe aufzunehmen. Abzulichten sei der Wagen – das Waren-Termin-Geschäft – auf Schnee. «Cream over snow» sozusagen.

EIN FOTOGRAF INNERT SECHS MINUTEN

Der erste Faktor war somit der Schneefall. Am Samstag, 3. Januar 2026, war die Welt in Küttigen gezuckert. Und genügend kalt, der zweite Faktor. Wichtig: das Shooting musste vor unserer Halle stattfinden, Salzstrassen mochten wir der Flunder nicht zumuten.

Auf meine telefonische Nachfrage hin, organisierte Peter Ruch innert 6 Minuten den Fotografen Vesa Eskola, er würde am Samstagnachmittag in Küttigen aufmarschieren, Faktor drei erfüllt. Weil sich ein anderer Termin von Vesa verzögerte (die Temperaturen waren weiterhin tief prophezeit), schoben wir den Fototermin auf den Sonntagmorgen. Zum Glück, wie sich zeigen sollte. Wohl schon wieder fast zwei Monate gestanden, starte ich, nur so zur Sicherheit, testhalber am Nachmittag die Maschine. Und sie schnurrt wunderbar – reliable as usual! Faktor vier erfüllt, aber nur fast.



Der kleine Bruder des Hauptbremszylinders





PIERRE STRINATI

Text: Georg Dönni **Bilder:** Pierre Strinati (Slg. Dönni)

Vor ein paar Monaten vernahm ich aus der «NZZ am Sonntag» den Nachruf vom Speläologen Pierre Strinati. Ich als Autophiler hatte aber einen anderen Bezug zu ihm. Und dieser raschelt im Moment im Blätterwald, nämlich historische Automobile, seine Sammlung ausgewählter Automobile, wird Ende Januar in Paris versteigert. Meine Beziehung zu ihm kam so:

42

43

Relativ früh in meinem Jaguarleben entdeckte ich 1989 am Oldtimer- und Teilemarkt in Bern eine Annonce an einem Stand, dass ein XK150 OTS zu kaufen sei – nicht nur das, es war sogar ein Schweizer Auto und erst noch ein S mit nur 57'000 km! Die ganze XK-Welt – Urs Schmid im Besonderen – waren ganz aufgeregt. Der Preis war stolz: Fr. 120'000.–. Der Verkäufer, Jean Tua; der mit dem Automuseum in Genf. Ich ging nach Hause, brütete und hatte eine zündende Idee wer den Wagen adoptierten könnte – mein Vater. Und erstaunlicherweise war er nicht abgeneigt und so fuhr ich bald mit meinem Autotransporter und einem Bündel Bargeld nach Genf. Das Treffen glich eher einer Audienz und war nicht gerade angenehm. Trotzdem wechselten wir schnöden Mammon gegen einen der fünf in die Schweiz importierten XK mit drei Vergasern, also mit dem verchromten S auf den Türen. Der Wagen war zwar sehr original, aber auch sehr vernachlässigt. Tua fand: «Je hais les Jaguar», damit wollte er mir wohl zeigen, dass nur Vorkriegler «echte» Autos seien, eine typische Einstellung alter Männer damals.

Die Geschichte dieses Wagens wäre selber einen Beitrag wert, aber was hat Pierre Strinati damit zu tun? Im Verlaufe unserer Zulassungsprobleme (der Kanton Genf retournierte damals die annullierten Fahrzeugausweise nicht so ist in der Schweiz die Ersteinlösung nicht beweisbar und so galt er im Kanton Luzern als Neueinlösung und erfüllte daher weder die Lärm- noch die Abgas- und alle anderen Normen) und darauf folgenden Forschungen stellte sich heraus, dass er der Erstbesitzer war und ihn scheinbar seinem damals engen Freund Tua schenkte.

Pierre Strinati, geboren 1928, war Sohn eines armen italienischen Immigranten, der scheinbar in der Schweiz schnell ein erfolgreicher Textilhändler wurde und früh starb. Anlässlich unseres ersten Treffens erzählte er mir, dass er seiner Mutter 1956 einen XK140 kaufte. Dies liess mich rechnen. Wie jung musste Strinati gewesen sein als er seiner Mutter diesen Wagen kaufte? Heute weiss ich es. Er war 28 Jahre alt. Da musste sein Vater schon gestorben sein und er führte scheinbar sehr erfolgreich das Unternehmen weiter. Denn nach dem Kauf des XK140 bekam er im November



9600 HP in der Umsteigezone der Route d'Essais du Salon 1961

Der berühmteste «E» wartet in der Garage Claparède auf den Test-Einsatz



Norman Dewis und Bob Berry zeigten die Eigenschaften des neuen Jaguar