Mai/Juni 2022

CLUB NEWS

JAGUARCLUB AUSTRIA

7091 Breitenbrunn, Franz-Schell-Str. 92 - Mail: office@jaguarclubaustria.at - www.jaguarclubaustria.at

100 Jahre Jaguar 10 Jahre Jaguarclub Austria

Wir feiern 100 Jahre JAGUAR und 10 Jahre Jaguarclub Austria.

Das nehmen wir zum Anlass, die verschiedenen Epochen der Unternehmensentwicklung in den nächsten Ausgaben vor den Vorhang zu holen.

Kapitel 1 widmet sich der Gründungszeit.

Clubabend der Region Süd

Am 28. April 2022 fand der 1. Clubabend der Region Süd statt.
Christian Walcher, begrüßte die „Jaguaristi“ der Region Süd und stellte dabei die geplante Ausfahrt „Jaguar goes South Vol. 2“ vom 30.9. bis 2.10.2022 nach Slowenien und

Oberitalien vor, die große Begeisterung bei den Gästen auslöste. Bei Fachsimpeleien fand der Abend einen gemütlichen Ausklang.

Südsteiermark Classic

Die Südsteiermark Classic, gewohnter Saisonauftakt Ende April, konnte heuer im dritten Anlauf (2020 und 2021 mussten aus bekannten Gründen abgesagt werden) ihr verdientes 20-jähriges Jubiläum feiern. Wieder waren auch viele Clubmitglieder unter den Teilnehmern. Platzierungen in Klammer: Wolfgang Erber auf Lancia Lambda von 1927 (DNF), Christian Mitterdorfer auf XK 120 OTS (19), Heiner Nemec auf XK 140 OTS (28), Richard Auer-Welsbach auf XK 140 OTS (29), Max Lauda auf XK 140 DHC(DNF), Hans Mazzucato auf XK 140 FHC (23), Florian Kunz auf Aston Martin DB4 (5), Hannes Frech auf E Type S1.5 FHC (DNF), Günter Hegenbarth auf E Type S1 OTS (50). Im Teilnehmerfeld von 160 Teams waren insgesamt 25 Jaguare am Start. Leider war der lange Fahrtag von durchgängigem Regen geprägt, dafür konnte der Samstag auf der klassischen Weinstraßenrunde entschädigen.

Kapitel 1: Die Gründungsjahre – Von Swallow Side Cars zu Jaguar SS100

Sir William Lyons „Ich war schon immer davon überzeugt, dass die visuelle Attraktivität – ohne auf Spielereien zurückzugreifen – grundlegend für den Erfolg eines jeden Produkts ist und es nicht mehr kostet, ein Produkt ansprechend zu gestalten." Photo ©Jaguar Heritage Trust

Walmsleys Beiwagen mit Aluminiumverkleidung war seinen Konkurrenten weit überlegen, und Sir William Lyons erkannte das kommerzielle Potenzial. ©Bob Lovelock/flickr. Die Swallow Sidecar Company wurde 1922 gegründet ...

Es ist eine Geschichte, die am 4. September 1922 in einem bescheidenen Gebäude in der Bloomfield Road, Blackpool, GB, begann.

Der wohl denkwürdigste Beitrag von William Lyons zum Autofahren ist, dass er ihm Stil und Anmut verlieh, zwei Eigenschaften, die bisher scheinbar als unvereinbar mit den Techniken der Massenproduktion galten. Er erkannte und bewies, dass ästhetische Anziehungskraft selbst in Zeiten der wirtschaftlichen Depression sehr gut verkäuflich war.

In den unbeschwerten Tagen nach dem Ersten Weltkrieg war Lyons ein begeisterter Motorradfahrer und wurde von einem stilvollen Beiwagen angezogen, der von einem seiner Nachbarn in Blackpool, William Walmsley, vermarktet wurde.

Walmsley teilte offensichtlich Lyons Abneigung gegen konventionelle Beiwagenkonstruktionen, die kaum mehr als eine Kiste auf einem Kinderwagen-Chassis ausmachten, und war anscheinend von den klaren Linien der Zeppelin-Luftschiffe inspiriert worden, denen seine Beiwagenkarosserie sehr ähnlich war. Er wurde mit acht längs verlaufenden Karosserieteilen um einen Eschenholzrahmen herum aufgebaut, das Aluminium war unlackiert, aber hochglanzpoliert, ebenso wie die Scheibenräder, die zum sportlichen Erscheinungsbild des „Stuhls" beitrugen.

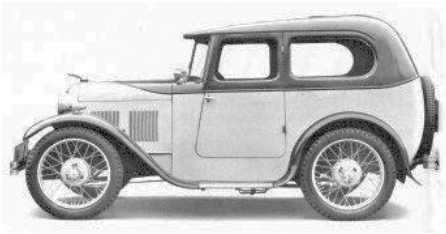
Vom Kunden zum Geschäftspartner, Walmsley und Lyons bündeln ihre Kräfte

Lyons wurde einer von Walmsleys ersten Kunden, aber seine Begeisterung für den Beiwagen beschränkte sich nicht auf die eines zufriedenen Besitzers. Er erkannte das Verkaufspotenzial und überzeugte Walmsley davon, dass er statt nur einem zehn Seitenwagen pro Woche produzieren könnte, wenn er einige geeignete Produktionsanlagen beschaffen würde, anstatt einen Teil der Garage seiner Eltern zu nutzen. Dies würde ihm ermöglichen, sie erheblich günstiger zu verkaufen, als die 32 Guineen, die er verlangte, was wiederum den Verkauf weiter ankurbeln würde. Walmsley sah den Sinn von Lyons Argumentation ein, und die beiden taten sich zusammen, um die Swallow Sidecar Company mit einem Kapital von 1.000 Pfund zu bewaffnen, abgesichert durch Garantien ihrer jeweiligen Väter. Walmsley war zu diesem Zeitpunkt Kohlenhändler und Lyons hatte ein Klaviergeschäft in Blackpool.

Die Swallow Sports Sidecars, wie sie genannt wurden, wurden bald zu einem großen Renner, und innerhalb eines Jahres stellte das kleine Unternehmen auf der London Motorcycle Show aus und sah, wie seine Produkte auf den Ständen anderer Hersteller ausgestellt wurden. 1924 führten sie eine kostengünstige Linie mit fünf statt acht Karosserieteilen ein, behielten jedoch in ihrem gesamten Sortiment einen hohen Standard an Detailverarbeitung bei und etablierten sich schnell als Qualitätshersteller und Stilsetzer. Bis 1925 war die ursprüngliche Belegschaft von 12 auf über 30 angewachsen und größere Räumlichkeiten wurden von Walmsleys Vater gemietet. William Lyons dachte bereits international, und in Zusammenarbeit mit Charles Hayward, der zum Hauptlieferanten von Fahrgestellen für Swallow geworden war, wurden Seitenwagen exportiert, wobei Heywards Universal-Fahrgestell verwendet wurde, das an beiden Seiten eines Motorrads angebracht werden konnte.

Entwicklung der Schwalbenkarosserie für den Austin Seven

Aber das Unternehmen sollte sich bald auf ein viel aufregenderes – und wie sich herausstellte – bedeutendes Unterfangen einlassen, die Herstellung von Spezialkarosserien auf Autochassis. Die erste Swallow-Karosserie wurde um den Austin Seven herum entworfen und erschien Ende 1926, und im folgenden Jahr wurde die breitere Basis für die Geschäftstätigkeit des Unternehmens durch eine Namensänderung in Swallow Sidecar and Coach Building Company angezeigt. Bis 1929 machten Autos den Großteil des Geschäfts des Unternehmens aus, und 1931 gab es eine weitere Änderung des Firmennamens in Swallow Coachbuilding Company.



Die 1930-31-Version des Austin Seven Swallow Saloon. V-Schirm, abgerundete Fenster und Heizkörper und Zweifarbigkeit waren charakteristisch ...

Trotz des ungünstigen Zeitpunktes, die Depression stand vor der Tür, aber die Finanzkrise half Swallow tatsächlich, da viele Menschen, die sich in „reduzierten Umständen" befanden, Autos mit Swallow-Karosserie als billige Form von individuellem Autofahren kauften. Auf der Olympia Show 1929 war zu sehen, dass Swallow auch sein Sortiment erweitert hatte und nun vergrößerte Versionen der Austin-Karosserie auf Swift Ten, Fiat 509A und vor allem auf Standard Big Nine-Chassis herstellte. 1931 kam William Lyons dem Schritt, ein eigenständiger Automobilhersteller zu werden, einen Schritt näher, als er einen neuen Umbau auf das Sechszylinder-Standard-Ensign-Chassis ankündigte und damit eine Auswahl an Antriebseinheiten etablierte, die bis in die 1940er-Jahre Bestand haben sollte.

Lyons entwickelt eine Geschäftsbeziehung mit Standard

William Lyons hatte bereits ausgezeichnete Beziehungen zu John Black, der einige Jahre zuvor die angeschlagene Firma Standard übernommen hatte, und er überredete ihn, exklusiv für Swallow eine spezielle Unterbauversion des Standard Sixteen-Chassis mit verlängertem Radstand zu produzieren. Dies sollte mit dem normalen Motor und

SSI und SSII, 1931 ©classiccarcatalogue.com

dem Vierganggetriebe des Sixteen, aber mit einer höher übersetzten Hinterachse, die Grundlage für Swallows erstes Auto werden, das ihren eigenen Namen trägt – den SSI, wobei die Initialen SS für Swallow Sports stehen. Niemand war sich ganz sicher, ob die Initialen für „Standard Swallow" oder „Swallow Special" standen, auch das Unternehmen deklarierte sich nicht, aber was auch immer die Wahrheit war, die neuen Autos hatten Motoren und Fahrgestelle, die von Standard nach den Spezifikationen von Lyons gebaut wurden, und waren mit Karosserien von übertriebener, fast lächerlicher Niedrigkeit ausgestattet.

Im Vorfeld des Autosalons 1931 begannen verlockende Anzeigen zu erscheinen: „SS ist der Name eines neuen Autos, das die Herzen der Automobilöffentlichkeit und des Handels gleichermaßen begeistern wird. Es ist etwas völlig Neues ... anders ... besser. Lang ... niedrig ... sehr niedrig ... und sehr SCHNELL! Auf der Show werden zwei SS-Coupés von überragender Schönheit präsentiert.

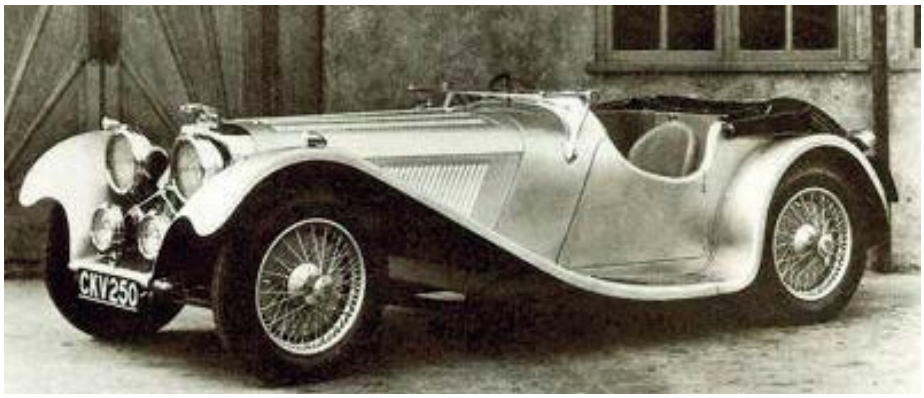
Während der standardmäßige Standard Sixteen 5 Fuß 8 Zoll hoch war, war der SS dank eines doppelt abgesenkten Fahrgestellrahmens und einer minimalen Kopffreiheit nur 4 Fuß 7 Zoll über dem Boden. Abgesehen von der SS Sixteen gab es auch eine SSII, basierend auf der Standard Little Nine; Das 16-PS-Coupé (kein anderer Stil war verfügbar) kostete £ 298 und das 9-PS-Coupé £ 198. Der ursprüngliche SSI war ein Auto mit so übertriebenen Linien, dass die Fondpassagiere auf einem merkwürdigen kleinen Sitz im Gepäckraum saßen. Das Styling mag übertrieben gewesen sein, aber es hat den gewünschten Effekt erzielt. Frank Hough von Henlys, ihrem Londoner Vertriebshändler, bot an, die Hälfte der Produktion des ersten Jahres zu kaufen, vorausgesetzt, dass mindestens 1000 Autos produziert würden.

Eine eigenständige Aktiengesellschaft, S.S. Cars Ltd., war 1935 gegründet worden, um die alleinige Verantwortung für die Autoproduktion zu übernehmen. Als das Erscheinen von S.S.-Autos zu einem Rückgang der Nachfrage nach Autos mit Schwalbenkarosserie auf anderen Fahrgestellen führte, kehrte die Coach Building Company allmählich in die Rolle ihrer eigenen Muttergesellschaft als Seitenwagenhersteller zurück. William Walsley schied aus dem Unternehmen aus, um Wohnwagen mit fortschrittlichem Design zu bauen.

Die SSI und SSII wurden bis 1936 fortgesetzt, nachdem sie Ende 1934 durch die SSI Airline-Limousine und Anfang 1935 durch den SSI Drophead und den SS90-Sport ergänzt worden waren.

William Lyons sprach erstmals von einem völlig neuen SS – damit sollte in mehrfacher Hinsicht ein neues Kapitel der Firmengeschichte beginnen, und der Grundstein für die Marke Jaguar wurde gelegt. Mit dem Ziel, dass die schnellen und schlank aussehenden Jaguare innerhalb weniger Jahre zu den gefürchtetsten Tieren im Renn- und Rallyesport werden.

Im Herbst 1935 erschienen die ersten SS Jaguars, gefolgt vom klassischen SS 100 Sport; sie wurden von einer neuen Version des auf Standard basierenden Motors mit obenliegenden Ventilen angetrieben und



SS100 von 1937, hier abgebildet mit dem Jaguar-Kühleremblem.

Oben: Dieser SS Jaguar Saloon (Bj. 1936) wurde 1936 in England ausgeliefert. Damals galt er als Bentley des armen Mannes und war um £ 385 zu haben. Während des Krieges versteckt und danach „rustikal" restauriert – so kam er auf eigener Achse mit Schwierigkeiten nach Österreich. 2007 kollabierte der Motor bei einem Rallyeeinsatz. Danach wurde er vollkommen zerlegt und sensibel mit vielen Verbesserungen restauriert. Der Eigner und Restaurier hofft, dass er 2023 endlich wieder einsatzbereit ist und voraussichtlich auch auf unserem Stand bei der ClassicExpo in Salzburg in natura zu bewundern sein wird.

Links: Jaguar SSI aus 1933

entwickelten 102 PS aus 2,5 Litern. Es gab eine 1,5-Liter-Jaguar-Limousine mit Seitenventilen, die im folgenden Jahr auch hängende Ventile erhielt, während im Herbst 1937 ein 3,5-Liter-Motor mit hängenden Ventilen hinzugefügt wurde.

Der erste SS-Jaguar mit Ganzstahlkonstruktion. Mit wahlweise 2½- oder 3½-Liter-Motoren blieb er von 1937–1949 im Wesentlichen unverändert …

Die Produktion stieg auf rund 250 Autos pro Woche, denn der Jaguar war ein weit praktischeres Transportmittel als sein Vorgänger. Der SS Jaguar bot ein komfortables, nachgiebiges Fahrverhalten in der Mittelklasse, obwohl er aus Sicht des Fahrers nicht besonders gut gestaltet war. Nach dem Krieg spielte es keine Rolle, ob SS für „Swallow Special" oder „Standard Swallow" stand, denn die Buchstaben hatten aus einer anderen Quelle eine andere, unheimlichere Bedeutung bekommen … und aus SS Cars Limited wurde Jaguar Cars.

In der nächsten Ausgabe widmen wir uns der Nachkriegszeit, den wilden 50er-Jahren und unserer Clubgeschichte.

Jaguar Milestones | Kapitel 1 – Gründungsjahre

1922	Die Swallow Sidecar Company wurde von William Lyons und William Walmsley mit Räumlichkeiten in der Bloomfield Road 7–9 in Blackpool gegründet.
1926	Umzug des Unternehmens in größere Räumlichkeiten in der Cocker Street, Blackpool. Erste offene Zweisitzer-Karosserie auf Austin-Seven-Chassis.
1927	Austin Seven Swallow der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Firmenname wurde in Swallow Sidecar and Coachbuilding Company geändert.
1928	Erste Viersitzer-Limousinenkarosserie auf Austin Seven-Chassis. Umzug des Unternehmens in eine neue Fabrik in Foleshill, Coventry.
1929	Neue Karosserien für Fiat-, Standard- und Swift-Chassis angekündigt.
1931	Einführung von Swallows erstem Auto, dem SSI und SSII. Der Firmenname wurde in Swallow Coachbuilding Company geändert.
1934	S.S. Cars Ltd wird als Aktiengesellschaft gegründet. Übernahme der Seitenwagenherstellung durch die Swallow Coach Building Company (1935) Ltd.
1935	Erster SS-Jaguar mit einer Auswahl an 1½- und 2½-Liter-Motoren angekündigt, auch SS 100-Sportwagen angekündigt
1937	Erster SS-Jaguar mit Ganzstahlkarosserie. Hinzufügung eines 3½-Liter-Motors für Limousinen und Sportwagen.
1939 – 1945	Kriegsproduktion, einschließlich Herstellung und Reparatur von Flugzeugteilen, Herstellung von Anhängern und experimentelle Prototypenarbeiten an Straßenfahrzeugen.

Quellennachweis und weiterführende Literatur:

https://www.jaguarheritage.com
Sir William Lyons: The Official Biography by Philip Porter and Paul Skilleter. Publisher: Haynes Group.
Roe, Geoff, Bert Hadley: A Son of Birmingham: A Tribute (The Pre-War Austin Seven Club Ltd, 2013
Mennem, Patrick, Jaguar: An Illustrated History (The Crowood Press Ltd, 1991)
Daniels, Jeff, Jaguar: The Engineering Story (J H Haynes & Co Ltd, 2004)
Thorley, Nigel, Jaguar in Coventry: Building the Legend (Breedon Books Publishing Co Ltd, 2013)
Übersetzung: Jaguarclub Austria

Wir danken unseren Sponsoren

JAGUAR

HERRENFAHRER.com

POTZMANN & WINKLER
seit 1926

HUBER
KFZ-Technik GesmbH

GERRY HOLZWEBER
HIGH PROFESSIONAL CAR CARE

MARKUSRADOCHA
BRITISCHE UND KLASSISCHE AUTOMOBILE
RENOVIERUNG - SERVICE - REPARATUR - GRAZ

mapo® Öle & mehr
schmierstofftechnik GMBH

Blitz batterie

KFZ HONEDER
KAROSSERIE - Reifen - Zubehör - Motoröl - Handel - SERVICE

VREDESTEIN

KRAFTFAHRZEUG GEWERBE

GARANTA
VERSICHERUNG

Oberleitner
Fachbetrieb für alle Marken
Oldtimerrestauration
Service aus Leidenschaft

abcfinance
classic-car-solutions

XKStore.at
... keeping Legends running!

GÄRTNEREI
Ziegler

JF&P
FISCHBACHER & PARTNER
Unternehmensberatungs - und Buchführungsges.m.b.H.