Juli/August 2022

CLUB NEWS

JAGUARCLUB AUSTRIA

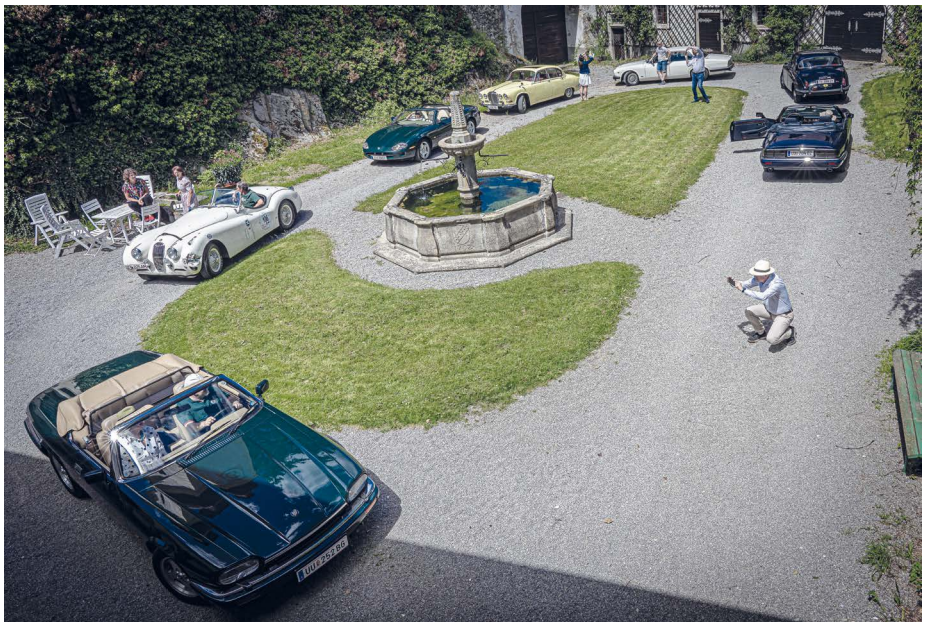
7091 Breitenbrunn, Franz-Schell-Str. 92 - Mail: office@jaguarclubaustria.at - www.jaguarclubaustria.at

1. Ausfahrt der Region West zum Schloss am Fels

Besser kann ein Saisonstart nicht ausfallen – das Wetter war ideal, die Stimmung sowohl der Teilnehmer als auch der Zustand der 14 Fahrzeuge super, was will man mehr, ...

Los ging's am 22. Mai vom Treffpunkt in Linz Urfahr über kleine Landesstraßen und Güterwege quer durch das Mühlviertel, vorbei an satten Wiesen und wunderschönen Steinbloß-Höfen zur Mühlviertler Gothikstraße, bis wir unser Ziel, das Schloss Waldenfels in Reichenthal erreicht haben. Dort wurden wir vom Schlossherrn, dessen Familie seit 1636 im Besitz des Schlosses ist, empfangen und mit launigen Worten durch das Refugium geführt. Nach Beendigung der Führung durften wir mit unseren Katzen noch eine Runde durch den Schlosshof drehen, bevor wir zum Gasthaus Preinfalk zum Mittagessen fuhren. Nach einem gemütlichen Mittagessen ging es über Bad Leonfelden und vielen Kurven noch zum Stüberl im Freilichtmuseum Pelmberg, wo unsere Ausfahrt ihr Ende fand.

Wie immer ein herzliches Dankeschön an unseren Michael Lackner für die perfekte Organisation!



Besucheransturm bei der Oldtimermesse in Tulln

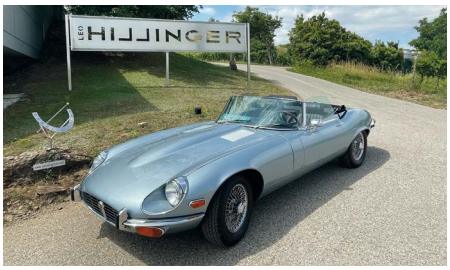
Nach zwei Jahren Corona-Pause stürmten die Liebhaber von Oldtimern und Youngtimern am 21. und 22. Mai wieder die Oldtimer Messe in Tulln.

Mehr als 750 Aussteller aus dem In- und Ausland präsentierten auf der Oldtimermesse Tulln ihre Produkte und Dienstleistungen, vom restaurierten Komplettfahrzeug über Oldtimer-Teile, Literatur und Modellautos, kurz gesagt, alles rund um klassische Fahrzeuge. Über 90 Clubs und zahlreiche Museen zeigten ihre Oldtimer-Raritäten.

Erstmals ging heuer am Samstag eine Oldtimer- und Youngtimer-Auktion über die Bühne. 70 Autos und 50 Motorräder standen zum Verkauf. Darunter waren auch einige spektakuläre Fahrzeuge. Ein Jaguar XJS, Baujahr 1990, den der österreichische Künstler Philipp Müller bemalt und zum Art-car gemacht hatte, ging mit einem Rufpreis von 25.000 Euro um 70.000 Euro an den neuen Besitzer.

Natürlich war auch unser Clubstand, der eine Bandbreite von „Racing-Legends“ und ein Original-Formel-1-Lenkrad von Mark Webber zeigte, einmal mehr beliebter Treffpunkt für unsere Mitglieder und Freunde. Vielen Dank für die zahlreichen Besuche!

Ausfahrt „Fly and Drive“



Unsere traditionelle Zwei-Tages-Ausfahrt führte uns in die Region Carnuntum. Treffpunkt war auf dem Firmengelände der C&R Abdichtungstechnik GmbH mit einem Frühstück. Nach einer kurzen Firmenführung ging es über das Leithagebirge, Donnerskirchen, Breitenbrunn nach Jois in das Weingut Hillinger. Dort wurden wir mit dem Secco Rosé auf die Kellerführung eingestimmt. Anschließend folgte eine Weinverkostung mit Burgenlandbuffet. Weiter ging es durch die Weinberge von Neusiedl zum Spitzerberg.

Das Hotel Spitzerberg, das seit einiger Zeit zur Mateschitz-Gruppe gehört, liegt direkt am Flugfeld. Mit den Kleinflugzeugen waren Schloss Hof, Niederweiden wie auch die Burg von Hainburg zum Greifen nah. Nach rund 20 Minuten waren schon die Nächsten dran. Der anschließende Erfahrungsaustausch ging bis weit über das Abendessen im Restaurant Icarus hinaus.

Tag 2 begann mit englischem Wetter, so war der geplante Aufenthalt am Braunsberg wörtlich ins Wasser gefallen. Die eingesparte Zeit nutzten wir für einen Besuch des Dorfmuseums – Freilichtmuseum Mönchhof. Dort wird ein Einblick in das Alltagsleben der Bauern und Handwerker im Heideboden in der Zeit von 1890 bis in die späten 1960er-Jahre gegeben. Anhand von ca. 35 Gebäuden mit Werkstätten, Arbeitsgeräten und Einrichtungsgegenständen wird versucht, den weitgehend von der Landwirtschaft geprägten Alltag dieser Zeit wieder zu spiegeln.

In unmittelbarer Nähe befindet sich das barocke Schloss Halbturn, das von Johann Lucas von Hildebrandt als Jagdschloss für Kaiser Karl VI., dem Vater Maria Theresias, erbaut wurde. Nach dem Mittagessen im Restaurant Knappenstöckl konnten der Schlosspark und die Ausstellung „SISI – KLEIDER EINER KAISERIN“ auf eigene Faust besichtigt werden.

Der Heurige zur Hölle liegt zwischen Illmitz und Podersdorf und hat nichts mit unheilvollen Flüchen zu tun, sondern ist vielmehr ein bedeutender Naturlebensraum am Ostufer des Neusiedler Sees, ein natürlich entstandener Seedamm. Die Terrasse des Heurigen bot nicht nur den Blick auf den Schilfgürtel und die Berge, sondern auch auf unsere Katzen. Einige hatten noch genug Energie, um den 16 Meter hohen Aussichtsturm zu erklimmen, um den herrlichen Blick über den Neusiedler See zu genießen. Zurück am Spitzerberg wartete bereits die Winzerin Michaela Riedmüller mit einer Weinverkostung sowie der Grillabend auf uns.

Einige wollten den Braunsberg am Sonntag bei Sonnenschein dann doch noch ein zweites Mal erklimmen. Der Blick über die Donau nach Hainburg war die zweite Fahrt wert.

Herzlichen Dank an Camillo Dessulemoustier-Bovekercke und Wolfgang Fischbacher für die Organisation der Ausfahrt. Danke auch an Rudi Wenighofer, dem Obmann des FSZ Spitzerberg, als zweiten Piloten und für die tolle Führung durch den Flugplatz.

100 Jahre Jaguar – Kapitel 2: Die Nachkriegsjahre und die großen Rennerfolge der 1950er-Jahre

Ab 1940 wurde die Produktion von Autos vollständig eingestellt. Lyons sicherte sich Verträge zur Reparatur von Armstrong Whitworth Whitley-Bombern und, was noch wichtiger war, Verträge für eine große Anzahl verschiedener Beiwagen für das Militär. Schon während der Kriegsjahre entwickelte Lyons zukunftsweisende Konzepte. Er hatte eine neue große Limousine im Sinn und wollte einen „gut aussehenden" Motor als Antrieb. Lyons hatte das Glück, drei sehr talentierte Ingenieure in seinem Team zu haben: William Heynes, Walter Hassan und Claude Baily. Sie verbrachten die Stunden während der Feuerwache damit, die Anforderungen zu besprechen und eine Reihe von Motoren zu planen. In den Vorkriegsjahren verkaufte sich die kleine Vierzylinder-1½-Liter-Limousine in größeren Stückzahlen als die Sechszylinder-Modelle mit 2½ Liter und 3½ Liter. Lyons sah eine Zeit der Nachkriegssparmaßnahmen voraus, in der eine größere Nachfrage nach einem Auto mit kleinerem Motor bestand. Folglich waren sowohl Vier- als auch Sechszylinderversionen vorgesehen.

Als die Produktion nach dem Zweiten Weltkrieg 1945 wieder aufgenommen wurde, wurden zwei wichtige Entscheidungen getroffen. Die erste war die Umbenennung von S.S. Cars Ltd. in Jaguar Cars Ltd., und die zweite war die Veräußerung der Beiwagen-Vermögenswerte des Unternehmens. Die Swallow Coach Building Company wurde an die Helliwell Group verkauft.

Angeblich hat William Lyons den Namen Jaguar aus einer Liste von 500 Tiernamen ausgewählt, weil er Kraft, Geschwindigkeit und Mut hat.

Ab 1945 war die einzige Verbindung zwischen Swallow und Jaguar der Name, den Walmsley und Lyons 1922 für ihr damals bescheidenes Unternehmen annahmen.

Der Jaguar galt schon früh als Bentley des kleinen Mannes, weil schlichtweg der Preis attraktiv war. So bekam man 1946 den kleinsten Jaguar um UK £ 684,– und den größten um UK £ 991,–.

MK IV Saloon Bj. 1948

Nach dem Krieg (bis 1948) wurden die Vorkriegslimousinen S.S. Jaguar 1 ½ Litre und S.S. Jaguar 2 ½ Litre mit Vorkriegsmotoren von Standard als Mk IV weitergebaut – einzige Unterscheidung: Das Reserverad am Kotflügel entfiel.

Jaguar Mk V wurde als Zwischenlösung eingeführt. Die Pläne und Visionen von Lyons waren groß und deren Umsetzung sollte einige Zeit in Anspruch nehmen. Daher wurde eine Zwischenlösung entwickelt, die 1949 als Jaguar MK V auf den Markt kam, mit der gleichen Auswahl an Sechszylinder-Motoren, die schon in den Vorkriegsjahren verfügbar waren und einem Chassis, das durch den Einbau einer unabhängigen Vorderradaufhängung und mit hydraulischen Bremsen auf den neuesten Stand gebracht wurden. Die optisch wesentlichsten Merkmale waren eine geglättete Karosserie, verkleidete Scheinwerfer und ein neuer Fensterstil.

MK V Saloon, Bj. 1949 © jaguarheritage.com

Diese Autos waren nicht besonders schnell, aber das Preis-Leistungs-Verhältnis im Gegensatz zur Konkurrenz überzeugte. 1951 wurde die Produktion eingestellt. Bis dahin waren 1671 Limousinen des 2 ½-Liter- und 7828 des 3 ½ Liter-Motors gebaut worden sowie weitere 29 bzw. 971 Drop-Head-Coupés. Nachfolger war der Jaguar Mark VII.

Jaguar XK 100 und XK 120 Auf der London Motor Show 1948 wurden die Sportwagen XK 100 und XK 120 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. Ursprünglich wollte man eine neue Limousine mit neuem Motor präsentieren. Diese wurde aber nicht rechtzeitig fertig, deshalb hat man innerhalb von zwei Wochen die XK-Karosserie aus dem Hut gezaubert, eine Weiterentwicklung des SS100 Coupé von 1938. Der XK 100 sollte einen 2-Liter-Motor mit 4-Zylinder bekommen und um die 100 mph schnell sein. Für den XK 120 war die 3,4-Liter-Maschine mit sechs Zylindern vorgesehen. Letztendlich wurde aber der XK 100 niemals produziert.

Der technische Direktor William Heynes hat mit seinem Team mehr Arbeit in den Motor gesteckt, als in den Rest des Wagens. Das Chassis hatte aber Torsionsstäbe für die vorderen Querlenker mit Einzelradaufhängung. Die Tatsache, dass der Motor auch Jahrzehnte später noch in Produktion war, beweist, dass den Ingenieuren ein wahres Meisterstück gelungen ist, das neue Maßstäbe setzte.

Der 6-Zylinder-XK-Motor gebaut von 1948–1992

In gewisser Hinsicht ähnelte der 3,4-Liter-Motor jenen aus den 30er-Jahren, mit zwei obenliegenden Nockenwellen, einem langen Hub und einer robusten Kurbelwelle, zwischen zwei Pleuellagern wurde jeweils ein Hauptlager situiert. Die halbkugelförmigen Brennkammern, in denen die beiden abgewinkelten Ventile saßen (Heynes präsentierte einen umfassenden Artikel über die Vorzüge dieser Form), wurden mit speziell geformten Ein- und Auslasstrakten kombiniert, um eine hohe Leistung zu gewährleisten.

Der XK 120 vereint Raffinesse und Komfort mit außergewöhnlich gutem Aussehen und brillanter Leistung, und das alles zu einem erstaunlich niedrigen Preis von UK £ 998,–. Das Jaguar-Designteam unter Bill Heynes hatte mehrere alternative Prototypmotoren gebaut, bevor es das Sechszylinder-Design mit zwei obenliegenden Nockenwellen und mit 3.442 ccm Hubraum und 83 mm Bohrung, 106 mm Hub und 160 PS Leistung einsetzte, der auch für den Antrieb in kommenden Limousinen Verwendung finden sollte. Nur durch den Einsatz eines so komplexen

Motors über die gesamte Jaguar-Fahrzeugpalette hinweg war es möglich, auch einen attraktiven Verkaufspreis zu erzielen.
Abgestimmt auf das damals verfügbare schlechte Benzin leistete der XK 120-Motor 160 PS und konnte bis zu 5000 U/min hochgefahren werden. Diese für die Zeit außergewöhnliche Leistungsfähigkeit der Kombination von Motor und Karosserie wurde durch eine Zeitmessung auf der Autobahn von Jabbeke nach Aeltre in Belgien vom legendären Jaguar-Testfahrer Norman Dewis unter Beweis gestellt. Mit einem aerodynamisch und technisch angepassten Jaguar XK 120 erzielte er am 25. Oktober 1953 einen neuen Geschwindigkeitsrekord für Serienfahrzeuge von 172,412 mph (277,41 km/h).

Steckbrief Jaguar XK 120
gebaut von 1948–1954 in England
Motor: 6 Zylinder
Hubraum: 3.442 ccm
160–190 PS
Getriebe: 4-Gang manuell
Höchstgeschwindigkeit: 193–217 km/h
Produzierte Fahrzeuge: 12.055 Stück, ca. 80% der Produktion wurden in die USA verkauft
Die ersten Autos wiesen noch Karosserieteile aus Leichtmetall über einem Eschenrahmen auf, aber nach der Produktion von etwa 200 Modellen wechselte Jaguar zu einer hauptsächlich aus Stahl gefertigten Karosserie, um mit der Nachfrage Schritt zu halten.
1951 wurde eine Coupé-Version mit festem Dach eingeführt, und 1953 wurde ein Drophead-Coupé in das Sortiment aufgenommen. Beide Autos waren mit Kurbelfenstern, Außentürgriffen und einem Armaturenbrett aus Walnussholz ausgestattet. Spätere „SE"-Modelle (Special Equipment) kamen mit Nockenwellen mit höherem Hub und Doppelauspuff, mit 180 PS. Als Extra ab Werk gab es noch die Ausstattung mit „Sand Cast"-Vergasern, die stolze 190 PS leisteten.
Die Produktion aller Modelle des XK 120 endete 1954 mit der Einführung des XK 140.

1950 Jaguar XK 120 OTS Alpine Rallye Gold Cup Winner NUB 120 © jaguarheritage.com

Jaguar XK 120 Coupé 1952 © jaguarheritage.com

Es war ein wunderbarer Motor – obwohl er nicht ohne Fehler war, nahm doch der riesige Eisenblock viel Wärme auf, die der Motor kaum abführen konnte (man konnte sich die Finger am Ölmessstab verbrennen) und sein Schmiersystem hatte die unglückliche Angewohnheit, mehr Öl in den Zylinderkopf zu fördern, als das Rücklaufsystem bewältigen konnte, mit dem Ergebnis, dass der Überschuss einfach seinen Weg an den Ventilführungen vorbei in die Brennräume finden musste. Der Sumpf konnte bei einer schnellen Autobahnfahrt entleert werden, aber damals störte das niemanden.
Es war ursprünglich nicht geplant, den XK 120 über einen längeren Zeitraum zu produzieren, aber 1949 starteten drei dieser Fahrzeuge in Silverstone beim Daily Express Ein-Stunden-Rennen für Serienautos, mit den Fahrern Peter Walker, Leslie Johnson and Prince Birabongse von Surinam.
Die Demonstration war überzeugend. Ihre Geschwindigkeit auf den Geraden war rasend schnell. Letztendlich siegte Johnson vor Walker mit einem komfortablen Vorsprung. Der dritte Jaguar im Feld schied mit einem Reifenplatzer aus. Das wirkte sich, in einer Zeit in der allgemein angenommen wurde, dass in Großbritannien keine guten Rennwagen gebaut werden konnten, erheblich auf die Reputation aus. Natürlich war das Rennen in Silverstone ein beachtlicher Erfolg, aber bis zu den 24 Stunden von Le Mans war es noch ein langer Weg. 1950 erzielte Johnson mit seinem XK 120 bei der Mille Miglia den beachtlichen 5. Platz.
Angetrieben durch die sportlichen Erfolge war die Nachfrage nach dem XK 120 so groß, dass eine Version mit Stahlkarosserie speziell für den amerikanischen Markt gebaut wurde. Erst Ende 1954 wurde der XK 120 vom XK 140 abgelöst.

XK 140 Technisch basierte der XK 140 auf der SE-Version seines Vorgängers. Jedoch bot Jaguar nun zusätzlich zur Basismotorisierung mit 190 bhp eine Sportausführung an. Diese erhielt den Zylinderkopf des Jaguar C-Type und leistete somit 210 bhp, war aber nur in Kombination mit „special-equipment" verfügbar.
Die wesentlichsten optischen Unterscheidungsmerkmale gegenüber dem XK 120 waren die doppelt hohen Stoßstangen, kräftigeren Kühlergrills, ein geräumigerer Innenraum für das Coupé, wodurch auch Platz für Kinder hinter den Vordersitzen gegeben war.
Der XK 140 wurde weiterhin in drei Karosserieversionen angeboten, als XK 140 OTS (Open Two Seater), DHC (Drop Head Coupé) und FHC (Fixed Head Coupé).
Innerhalb von drei Jahren wurden insgesamt 3347 Roadster OTS, 2797 Coupés FHC und 2790 Cabriolets DHC hergestellt.
Der XK 120 und später der XK 140 verkauften sich so schnell, dass die Fabrik Mühe hatte, die Nachfrage zu befriedigen. Daher erwarb das Unternehmen 1951 neue Räumlichkeiten in Browns Lane am nordwestlichen Stadtrand von Coventry, wohin die Produktion in den darauffolgenden zwei Jahren verlegt wurde.

Jaguar Mark VII Auch der Limousinenmarkt boomte, denn die Nachfrage, die der Mark V geschaffen hatte, wurde ab 1951 mit dem Mark VII beantwortet – auch in diesem Bereich eröffnete Jaguar eine völlig neue Liga.
Beim Mark VII erreichten die Jaguar-Stylisten eine bisher in der Massenproduktion nicht gesehene Klarheit der Linienführung. Es war auch ein großes Auto, das speziell für

Jaguar XK 140 OTS, Baujahr 1954 TNK 745 © jaguarheritage.com

Jaguar MK VII

die Platzanforderung der amerikanischen Öffentlichkeit entwickelt wurde, und natürlich bekam er auch den 3,4-Liter-Motor des XK 120, was ihn zu einem echten 100-Meilen-Auto machte. Überraschenderweise erwies er sich angesichts seiner beträchtlichen Masse auch als sehr effektives Rallyeauto und gewann sogar eine Reihe von Serienautorennen, wobei er seinen krönenden Wettbewerbserfolg erst 1956, mehr als fünf Jahre nach seiner Einführung erzielte, als Ronnie Adams, Derek Johnston und Frank Bigger bei der Rallye Monte Carlo den Gesamtsieg einfuhren.

Aber im Wesentlichen war der Mark VII für maximale Leistung, maximalen Komfort und minimalen Kraftaufwand auf der Straße ausgelegt, und da der Großteil der Produktion in das Land der Zweipedalsteuerung (in Amerika gab es schon damals den Trend zu Automatikgetrieben) ging, bot Jaguar das Dreigang-Automatikgetriebe von Borg-Warner als Option im Jahr 1953 an und stattete damit bald vier von fünf Mark VII aus.

Im folgenden Jahr wurde eine weitere Getriebeoption angekündigt – Laycock de Normanville Overdrive, das in Verbindung mit dem normalen Schaltgetriebe die Wahl zwischen fünf Gängen ermöglichte – und 1955 wurde der Mark VII zum Mark VIIM mit enger übersetzten Gängen, strafferer Federung und einer Reihe von Verbesserungen, darunter massivere Stoßstangen und Sitze in voller Breite. Die viertürige Limousine des Mark VII erhielt eine gebogene, einteilige Windschutzscheibe anstelle der geraden unterteilten Frontscheibe. Einige Monate später wurde dieses Modell zum Mark VIII und erhielt einen neuen Kühler und die 210-PS-Version des XK-Motors. Die Kunden kauften ihn aber nicht unbedingt um schnell, sondern primär komfortabel zu fahren.

Jaguar Mark I – 2.4/3.4 Litre (1955–1959)

1955 baute das Unternehmen den ersten Personenwagen mit selbsttragender Karosserie – den 2.4 Litre, der auch die erste Jaguar-Kompaktlimousine der Nachkriegszeit war – und es war das Jahr, in dem Sir William Lyons in Anerkennung seiner wichtigen Rolle zum Ritter geschlagen wurde, verhalf er seinem Land zu internationalem Prestige, aber auch zu dringend benötigten Devisen.

Der Motor des 2.4 war aus dem 3,4-Liter-XK-Aggregat entwickelt worden, indem der Hub einfach von 106 mm auf 76,5 mm reduziert wurde. In dieser Form leistete der Motor 112 PS, was sich als ausreichend erwies, um den 2.4 ordentlich in die 100-mph-Klasse zu bringen. Das bei anderen Jaguaren verwendete Torsionsstab-Vorderradaufhängungssystem war durch eine Schraubenfeder- und Querlenkeranordnung ersetzt worden, Längslenker und eine Panhardstange wurden verwendet, um die angetriebene Hinterachse zu stabilisieren, und die Trommelbremsen waren servounterstützt.

Im Herbst 1957 wurde ein weiteres neues Modell eingeführt – der 3.4, der auf dem 2.4 basierte, aber mit der 210-PS-Version des 3,4-Liter-Motors ausgestattet war. Ein breiterer Kühlergrill und umlaufende statt durchgehende Hinterradabdeckungen unterschieden ihn von dem kleineren Modell, und es dauerte nicht lange, bis er bei Rallyes und Serienautorennen auftauchte. 1958 waren sowohl die 2.4- als auch die 3.4-Limousine erstmals optional mit Scheibenbremsen erhältlich, der 2.4 konnte auch mit Borg-Warner 3-Gang-Automatikgetriebe gekauft werden.

Am 12. Februar 1957 wurde die Produktion mit einem Schlag gestoppt, als in der Fabrik ein Feuer ausbrach. Insgesamt 270 Fahrzeuge wurden zerstört. Der Schaden war beträchtlich, aber wie schon bei einem früheren Brand kurz nach dem Krieg sorgte eine übermenschliche Anstrengung der Feuerwehrleute, der Jaguar-Mitarbeiter und ihrer Zulieferer dafür, dass die Produktionsbänder kaum unterbrochen wurden. Innerhalb von 36 Stunden war die Fabrik – zumindest teilweise – wieder am Laufen, nach weiteren zwei Wochen konnte die Produktion „Normalbetrieb" aufnehmen und die kompletten Sanierungsarbeiten waren im Juni abgeschlossen. Das Feuer zerstörte auch neun noch nicht komplettierte XK SS. Sie gehörten zu einer Kleinserie von 25 Fahrzeugen, die Jaguar auf Basis des dreifachen Le Mans-Siegers D-Type zu Straßensportwagen umgebaut hatte. Die wertvollen Entwürfe des E-Type konnten dagegen gerettet werden. Aber dieses Modell war erst für 1961 geplant.

XK 150 In der Zwischenzeit erfuhr die XK-Serie ihr zweites Facelifting und wurde 1957 zum XK 150. Er wurde als DHC und FHC mit einer Auswahl von 190 und 210 PS starken 3,4-Liter-Motoren angeboten, wobei die wichtigsten Designänderungen gegenüber dem XK 140 ein flacherer und breiterer Kühlergrill und eine einteilige gebogene Windschutzscheibe hinter einem breiteren Motorraum sind. Die durchgehende Stoßstange hinten und das Emblem auf der Motorhaube runden das Re-Design ab. Als Alternative zum Viergang-Schaltgetriebe, mit oder ohne Overdrive, wurde das wenige Monate zuvor beim XK 140 eingeführte Automatikgetriebe angeboten.

Ab 1958 wurde auch wieder der zweisitzige Roadster OTS angeboten, erwähnenswert sind die erstmals eingesetzten Fensterkurbeln an den Türen. Der XK 150 war eines der ersten serienmäßig mit vier Scheibenbremsen ausgestatteten Fahrzeuge. Der Motor des Modells XK 150 S (ab 1958) wurde mit einem dritten Vergaser auf 254 PS gebracht

Jaguar Mark I 3.4 Litre wurde 1957 speziell für Amerika eingeführt © jaguarheritage.com

Steckbrief JAGUAR XK 150
Produktionszeit: 1958–1961
Motor: Ottomotoren
Hubraum: 3,4–3,8 l
190–267 PS
Getriebe: 4-Gang manuell, optional mit Overdrive; 3-Gang-Automatik
Höchstgeschwindigkeit: 193–215 km/h
Insgesamt wurden 1332 Roadster OTS, 4089 Coupés FHC und 2480 Cabriolets DHC hergestellt. Im März 1961 wurde das Modell XK 150 vom Jaguar E-Type abgelöst.

Jaguar XK 150 DHC

Jaguar XK 150 FHC (1958)

und beschleunigte die Fahrzeuge auf 215 km/h. Für Wettbewerbszwecke entwickelten die Jaguar-Ingenieure eine spezielle Version, bei der die Zylinderbohrung auf 87 mm vergrößert wurde und die Motorleistung über 300 PS betrug. Ab Anfang 1959 wurden alle Varianten auch mit auf 3781 cm^3 Hubraum aufgebohrter Maschine und 223 PS, der 3.8 S mit 267 PS geliefert.

Jaguar Mark IX Die wirklich bedeutende technische Änderung am Limousinenmarkt kam 1959 mit der Einführung des Mk IX der Dunlop-Scheibenbremsen, serienmäßige Servolenkung und einen vergrößerten XK-Motor mit 3781 ccm Hubraum und somit eine Leistung von 220 bhp erhielt. Die Mehrheit dieses Modells wurde allerdings mit den Borg-Warner-Automatikgetrieben ausgestattet. Die Karrosserie und das Fahrgestell wurden vom Vorgänger übernommen.

Steckbrief Mark IX
Produktionszeitraum 1959–1961
Motor: 6 Zylinder
Hubraum: 3.781 ccm
220 bhp
Getriebe: 4-Gang manuell mit Overdrive, 3-Gang-Automatik
Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h
Bis 1961 wurden 10.002 Fahrzeuge hergestellt

Jaguar Milestones | Kapitel 2

1945	Die Autoproduktion wurde mit Limousinenmodellen von 1940 wieder aufgenommen. Verkauf der Seitenwagen des Unternehmens an die Helliwell-Gruppe. SS Cars Ltd umbenannt in Jaguar Cars Ltd.
1948	Einführung der Limousine Mark V und des Roadsters XK 120, dem ersten brandneuen Nachkriegsauto des Unternehmens.
1950	Einführung der ersten neuen Nachkriegslimousine des Unternehmens – des Mark VII. Stirling Moss feierte mit dem Gewinn der Tourist Trophy mit einem Jaguar XK 120 den bis dahin größten Rennerfolg.
1951	Das Unternehmen gründete eine Rennabteilung und stieg mit dem C-Type in den Motorsport ein, wobei es den ersten von insgesamt fünf Siegen in Le Mans errang. Die Fabrik wurde von Foleshill nach Browns Lane, Allesley, Coventry verlegt.
1953	Richtungsweisende Einführung von Scheibenbremsen beim C-Type.
1954	Einführung des Sportrennwagens D-Type.
1955	Einführung des Jaguar 2.4 (Mark I) – des ersten Autos des Unternehmens mit selbsttragender Karosserie.
1956	Sir William Lyons wurde für seine Verdienste um sein Land zum Ritter geschlagen. Das Unternehmen zieht sich aus der direkten Teilnahme am Motorsport zurück.
1957	Ein Drittel der Fabrik wird durch verheerenden Brand zerstört, 270 Fahrzeuge waren verloren, Gesamtschaden £ 5 Millionen.

Die JAGUAR – RENNGESCHICHTE

Jaguar wollte ein Auto für den Rennsport entwickeln Schon seit den Anfängen des SSI wusste das Unternehmen den Prestigewert von Rennsporterfolgen zu schätzen. Obwohl ihre frühen Bemühungen (wie z. B. beim Alpine Trial 1933) wenig Erfolg hatten, waren die Fahrzeuge stets in den Schlagzeilen. Die Einführung des SS100 hatte dem Ruf des Unternehmens im Sportbereich einen großen Schub verliehen, und während dieses Auto Erfolge bei Rennen, Rallyes und Bergrennen anhäufte, wurden die großen Limousinen und Drophead-Coupés zu beständigen Gewinnern von Karosseriepreisen wie dem Concours d'Elegance.
Ursprünglich dachte man, der SS100 würde nach dem Krieg weiter produziert werden, aber tatsächlich wurde nur ein einziges Nachkriegsauto an Ian Appleyard, einem Jaguar-Händler in Nordengland, verkauft, der damit Erfolge bei internationalen Rallyes, darunter der Gewinn des begehrten Coupé des Alpes bei der „Alpine" von 1948 feierte. Aber dies war nur ein Vorgeschmack auf das, was Appleyard nach der Einführung von Jaguars erstem echten Nachkriegssportwagen erreichen sollte – er war der Besitzer des legendären NUB120 – dem brillant konzipierten XK 120 mit seinem von Bill Heynes entworfenen Sechszylindermotor.
Der XK 120 war der Star auf Großbritanniens erster Automobilausstellung der Nachkriegszeit, die im Oktober 1948 im Londoner Earls Court stattfand. Dieses sehr elegante Auto erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von über 120 Meilen pro Stunde, daher der Name 120. Über Nacht machte er alle bisherigen Vorstellungen davon obsolet, was einen serienproduzierten Sportwagen ausmachte.
Der erste XK 120 wurde mit offener Zweisitzer-Karosserie auf Basis eines starren Kastenprofil-Chassis und mit unabhängiger Vorderradaufhängung mit Torsionsstabfederung und einer an Blattfedern aufgehängten angetriebenen Hinterachse angekündigt. Es hatte rundum große hydraulisch betätigte Trommelbremsen, ein Viergang-getriebe mit Synchronisierung auf allen, außer dem unteren 1. Gang, eine Einscheibenkupplung mit kompakten Abmessungen und eine Kugelumlauflenkung.
Seine Höchstgeschwindigkeit lag bei fast 210 km/h und sogar noch schneller, wenn die optionale länger übersetzte Hinterachse eingesetzt wurde. Dem Zweisitzer folgten bald zwei noch raffiniertere XK 120,

eine Drophead-Coupé-Version und ein sehr elegantes Fixed-Head-Coupé, dessen Verdeck vage an das SS100-Coupé von 1939 erinnerte. Natürlich hatte es nicht lange gedauert, bis der XK 120 seinen Weg auf die Renn- und Rallye-Strecken gefunden hatte, aber zunächst blieb es Privatbesitzern überlassen, die Jaguar-Flagge zu hissen, da das Werk zu sehr damit beschäftigt war, die Kundennachfrage mit ihren Modellen zu befriedigen, als ein Werksteam zu leiten.

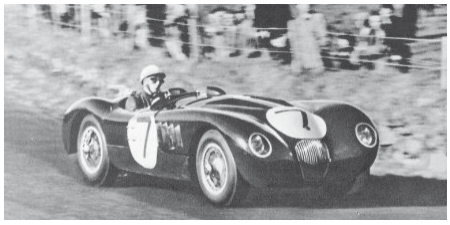
Im Gegenzug sammelte Jaguar aber in dieser Zeit wertvolle Daten von ihren Rennsport-affinen Kunden, die den XK 120 in kürzester Zeit zum erfolgreichsten Sportwagen der Epoche machten. Ab 1951 stieg Jaguar direkt mit eigenem Team in den Rennsport ein.

Ian Appleyard hatte mit seinem XK 120-NUB120 bereits den Coupé des Alpes und das Tourist Trophy-Rennen in Nordirland gewonnen. Bereits im Jahr davor hatte Stirling Moss mit einem von Tommy Wisdom zur Verfügung gestellten XK 120 dort seinen bis dahin größten Rennerfolg erzielen können.

Von Anfang an war Le Mans das Ziel Nummer eins im Jaguar-Rennprogramm unter der Leitung von F. R. W. „Lofty" England, wo drei privat eingesetzte XK 120 1950 an den Start gegangen waren und mäßige Erfolge erzielt hatten. Ein Gesamtsieg in Le Mans, so dachte William Lyons, wäre in der Öffentlichkeit mehr wert, als mit Geld anderswo gekauft werden könnte. Aber er wusste auch, dass mehr als ein modifizierter serienmäßiger XK 120 erforderlich sein sollte, um die kombinierten Stärken von Ferrari und Talbot und die sehr leistungsstarken Cunninghams besiegen zu können.

Die entwickelten Rennversionen Jaguar XK 120 C (Competition), C-Type und D-Type hatten völlig eigenständig konstruierte Chassis und Karosserien, während der XK 120-Motor bei diesen Modellen durch tiefgreifende Modifikationen in der Leistung gesteigert wurden.

Zu erwähnen ist auch, dass in dieser spannenden Epoche zahlreiche Rennen und Rallyes mit Serienfahrzeugen stattfanden, bei denen Jaguar eine dominante Rolle spielte.



Stirling Moss am Steuer des ersten speziell für Renneinsätze entwickelten Jaguars, dem C-Type. Sein Sieg in der Tourist Trophy war bereits der zweite, nachdem er im Jahr davor mit einem von Tommy Wisdom zur Verfügung gestellten XK 120 erfolgreich war.

Entwicklung eines speziell gebauten Le Mans-Rennwagens – des C-Type Die Lösung kam in Form des C-Type, der als erstes Auto die 210-PS-Version des XK-Motors trug und ausschließlich für den Wettbewerb konstruiert wurde. Er hatte ein relativ leichtes, aber robustes Rohrchassis und eine voll funktionsfähige Zweisitzer-Karosserie mit einer kleinen Windschutzscheibe vor dem Fahrer und einer Abdeckung über dem Beifahrersitz. Viele der mechanischen Komponenten stammten von den Serien-Jaguars, aber es wurden spezielle Getriebe mit enger Übersetzung eingebaut und natürlich wurden Räder mit Zentralverschluss bereitgestellt, um die Boxenstopps zu beschleunigen, die bei Langstreckenrennen erforderlich waren.

1953 Jaguar C-Type NDU 289 (Chassis XKC045) gekauft von Mario Tadini für die 1953 Mille Miglia © jaguarheritage.com

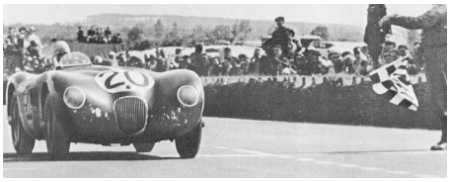
Die ersten C-Types waren mit Trommelbremsen ausgestattet – der sensationelle scheibengebremste C-Type war noch zwei Jahre entfernt. Drei Autos wurden für Jaguars ersten Vollangriff in Le Mans gemeldet, unterstützt von einem XK 120, und obwohl nur einer der C-Typen die vollen 24 Stunden durchhielt, endete er auf dem richtigen Platz – Erster!

Peter Whitehead und Peter Walker waren die Sieger mit einer Rekordgeschwindigkeit von 93,49 mph und Stirling Moss, der sich ein anderes Auto mit Jack Fairman teilte, wurde ein neuer Rundenrekord zugeschrieben und führte das Rennen an, als er mit Motorproblemen ausschied – ein Problem, das zuvor auch den dritten C-Type im Feld eliminiert hatte.

Einige zahlungskräftige private Besitzer des XK 120 standen zwangsläufig bald Schlange, um Nachbauten des Le Mans-Siegerautos zu kaufen, und die Fabrik reagierte, indem sie den C-Type nur in begrenzter Stückzahl herstellte.

Im Gegensatz zu einigen anderen Herstellern unterstützte das Unternehmen nicht alle Rennen, die zur Sportwagen-Meisterschaft zählen, sondern konzentrierte sich auf die Veranstaltungen, die dem Unternehmen den größtmöglichen Ertrag an Prestige und Bekanntheit bringen sollten.

Stirling Moss am Steuer eines Jaguar MK VII in Silverstone 1952 – er hat dieses Serienfahrzeugrennen gewonnen. Dieses Auto hat mit dem Sieg der Monte-Carlo Rallye 1956 abermals seine Macht bei „ Limousinenrennen" unter Beweis gestellt.



Der erste Le Mans-Sieg: Peter Whitehead gewinnt 1951 mit einem Jaguar C-Type. Weitere Erfolge für Jaguar folgten 1953, 1955, 1956 und 1957.

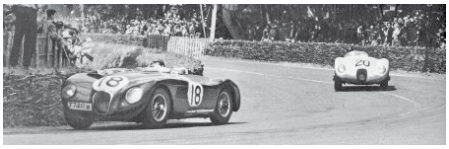
Im folgenden Jahr trat Mercedes-Benz mit einem Team ihrer sehr schnellen 300 SL-Coupés in den Kampf ein. Im Bemühen, mit deren Geschwindigkeit mitzuhalten, fuhr Jaguar mit ihren Karosserie-modifizierten C-Typen (long-nose) nach Le Mans, konnten aber mangels ausreichender Tests nicht mithalten und schieden früh im Rennen mit überhitzten Motoren aus.

Das war natürlich eine herbe Enttäuschung für das Team, die wenige Wochen später durch den Sieg von Stirling Moss beim schlecht besetzten Sportwagenrennen in Reims nur teilweise kompensiert wurde. Aber das Prestige von Jaguar wurde im August durch die Ankündigung wiederhergestellt, dass vier Fahrer – Stirling Moss, Leslie Johnson, Jack Fairman und Bert Hadley – sieben Tage und Nächte lang in Montlhery außerhalb von Paris das Steuer eines XK 120-Coupés geteilt hatten. Sie fuhren fast 17.000 Meilen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 100 Meilen pro Stunde und haben dabei mehrere Geschwindigkeitsweltrekorde gebrochen. Dies war einer der XK 120 mit „Sonderausstattung", der einige Monate zuvor angekündigt worden war und mehrere Hochleistungskomponenten enthielt, darunter den stärkeren Motor des C-Typs, dessen Charakteristikum ein spezieller Zylinderkopf war.

Nach dem Le-Mans-Fiasko von 1952 war die Fabrik entschlossen, ihre Niederlage im Jahr 1953 zu rächen, und die C-Type, die dorthin entsandt wurden, trugen die ur-

Steckbrief Jaguar C-Type: Der Jaguar C-Type wurde 1951 als zweisitziger Sportwagen für den Rennbetrieb entwickelt, basierend auf dem Jaguar XK 120 C (das C stand für Competition = Wettbewerb). Er hatte einen Sechszylinder-Motor XK 120 mit 3442 cm³ mit 200 bhp. Die Höchstgeschwindigkeit betrug satte 232 km/h und sie waren mit Girling-Trommelbremsen an allen vier Rädern ausgestattet.
1952 versuchte man den C-Type auf Drängen von Stirling Moss nochmals aerodynamisch mit einer längeren Nase zu verbessern. Das erwies sich jedoch als Irrweg, da die Motoren überhitzten – die Zielflagge in Le Mans sah in diesem Jahr keiner der entsandten C-Typen.
1953 wechselte man wieder auf die ursprüngliche Karosserie, mit nochmals erhöhter Leistung und teilweise mit Dunlop-Scheibenbremsen ausgestattet.
Obwohl der C-Type ein handgemachtes Fahrzeug war, wurde er für einen Preis von 2.327 Pfund in den Verkaufskatalog aufgenommen.

sprünglichen kurzen Karosserien, wenn auch aus leichterem Metall, aber es gab noch ein paar wichtige Unterschiede. An allen vier Rädern waren Dunlop-Scheibenbremsen montiert, die Motoren bekamen durch den Einsatz von Weber-Vergasern weitere 10 PS und das Rohrchassis war erheblich leichter geworden.
Diesmal hatte es keine Fehler gegeben und die C-Typen erzielten ihren größten Sieg von allen, Tony Rolt und Duncan Hamilton waren die ersten Fahrer, die Le Mans mit über 100 mph gewannen (ihr Durchschnitt lag tatsächlich bei 105,85 mph), und Stirling Moss und Peter Walker auf dem zweiten Platz, nachdem er wegen Kraftstoffmangels langsamer werden musste. Der dritte Werks-C-Type, der von Peter Whitehead und Lan Stewart gesteuert wurde, landete auf dem vierten Platz. Somit war der Jaguar-Triumph komplett. In der Zwischenzeit schnitten C-Typen in Privatbesitz bei weniger bekannten



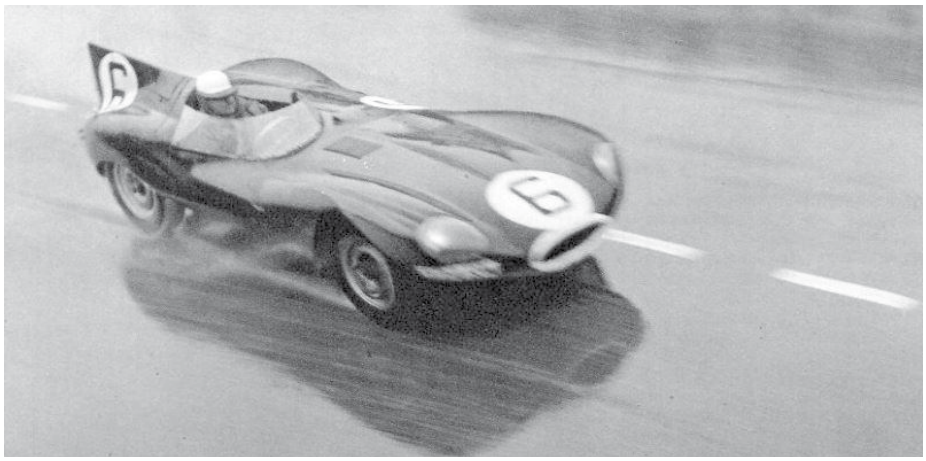
Jaguars zweiter Le Mans-Sieg folgte 1953 mit den C-Type-Piloten Rolt und Hamilton, die als erste einen Schnitt von mehr als 100 Meilen pro Stunde fuhren.

Veranstaltungen weiterhin sehr gut ab, und insgesamt wurden 44 dieser Autos gebaut, einschließlich der ursprünglichen Teamautos.
Für die Rennsaison 1954 hatte Jaguar etwas völlig Neues entwickelt – den D-Type. Das erste Auto des Unternehmens mit einem Monocoque-Chassis. Wie der C-Type hatte er eine drehstabgefederte Einzelrad-Vorderachse und hinten eine angetriebene torsionsgefederte Achse mit Längslenkern. Der XK-Motor wurde auf Trockensumpfschmierung umgestellt und die Leistung nochmals auf 250 PS gesteigert. Die neue Karosserie mit ihrem flachen, ovalen Lufteinlass, dem schlanken Cockpit mit hinterer Kopfverkleidung und den verkleideten Karosserieseiten war sehr aerodynamisch, aber sie musste es auch sein, um der immensen Kraft der 4,9-Liter-Ferraris entgegenzuwirken, die die Hauptgegner in Le Mans waren.
1954 war das 24-Stunden-Rennen in Le Mans von Starkregen geprägt, aber die Zuseher kümmerten sich darum wenig. Der Kampf zwischen Ferrari und Jaguar dauerte bis zur letzten Runde des Rennens. Ein unerwarteter Boxenstopp des Gonzales-Trintignant-Ferrari bringt den Rolt-Hamilton-Jaguar in den Schlussminuten zwar auf dieselbe Runde, aber der Sieg ging in diesem Jahr an Ferrari.
1955 gingen Mike Hawthorn und Ivor Bueb in einem D-Type, der mit Heckflosse hinter dem Cockpit ausgestattet wurde und nicht weniger als 285 PS unter der Motorhaube hatte, als Sieger hervor.
Aber dieser Sieg war auch überschattet vom tragischen Unfall, verursacht durch einen Mercedes-Benz 300 SLR, der auf der Boxenzufahrt mit hoher Geschwindigkeit von der Strecke abkam. Der Fahrer Pierre Levegh und mehr als 80 Zuschauer kamen dabei ums Leben.

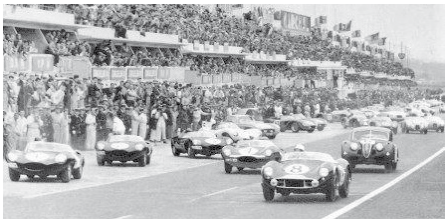
Der **Jaguar D-Type** wurde ab 1954 als Nachfolger des C-Type im Rennbetrieb eingesetzt und hatte einen Sechszylinder-Motor mit 3442 cm³ und 184 kW. Damit erreichten diese zweisitzigen Rennfahrzeuge fast 300 km/h. Mit dem D-Type wurde Jaguar 1955, 1956 und 1957 Gesamtsieger der 24 Stunden von Le Mans.
1955 stellte Jaguar für den Verkauf an Kunden eine Kleinserie des D-Type mit Vorjahresspezifikation her. Aus dieser Serie waren nach einem Jahr noch einige Exemplare unverkauft, die man mit Verdeck, Stoßstangen und Gepäckbrücke versah und als Jaguar XK-SS an amerikanische Kunden verkaufte. Einige Exemplare davon verbrannten am 12. Februar 1957, als Teile der Werkshallen in Flammen aufgingen. Insgesamt wurden bis 1956 nur 75 Fahrzeuge dieses Typs gefertigt. 62 Jahre nach Produktionsende kündigt Jaguar an, als Continuation-Car originalgetreu 25 Stück zu fertigen.

D-Type Continuation

XK-SS



Der Hawthorn-Bueb Le Mans-Sieg von 1955 komplettierte den Jaguar-Hattrick, aber niemandem war an diesem Tag zum Feiern ...



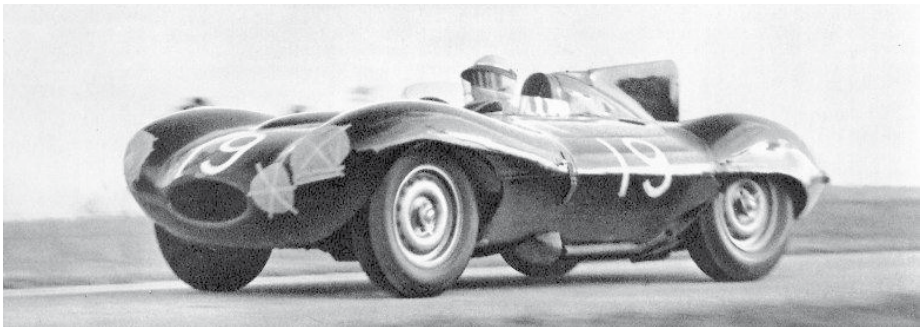
Fünf D-Typen und ein XK 140 jagen Stirling Moss' Aston Martin am Start des Rennens in Le Mans 1956 – es sollte ein weiterer Jaguar-Triumph werden.

Das Daimer-Benz-Team mit Moss und Fangio am Steuer war vor der Tragödie noch mit Jaguar Kopf-an-Kopf, wurden aber angesichts der Tragödie vom Team zurückgerufen. Der Sieg von Jaguar hatte somit einen hohlen Beigeschmack, da war der Geschwindigkeitsrekord von einem Schnitt von über 107 mph nur ein schwacher Trost.

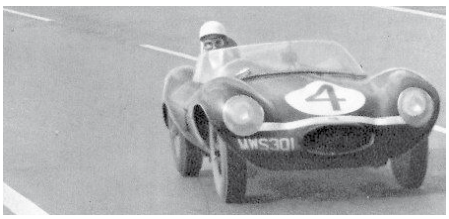
Die wachsende Bedeutung von Ecurie Ecosse Zurück an der Rennfront wurden die Bemühungen von Jaguar durch die wachsende Größe und den Erfolg von Ecurie Ecosse gestärkt, einem schottischen Motorsportteam, das 1952 gegründet worden war und sich zunehmend lokal, national und in weiterer Folge auch international in Szene setzen konnte.

Obwohl das Team unabhängig operiert hatte, gab es von Anfang an eine starke Jaguar-Orientierung, weil es ein Vorkaufsrecht gab, am Ende jeder Rennsaison die „ausscheidenden" Werksautos zu übernehmen. 1954 fuhren sie daher mit den C-Typen von 1953, während sie 1955 auf die frühen D-Typen umstiegen und diese für die Saison 1956 durch die späteren Modelle ersetzen konnten – somit hatten sie Zugriff auf gute Gebrauchte, aber auch technisch ausgereiftere Fahrzeuge, was sich 1956 als äußerst vorteilhaft erweisen sollte.

Das Jaguar-Werksteam stellte wie üblich drei Fahrzeuge, die alle mit Kraftstoff-Einspritzung ausgestattet waren, während die Ecurie Ecosse den D-Type mit den üblichen Vergasern am Start hatte, was ihnen zwar eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit, aber einen besseren Kraftstoffverbrauch verlieh. Am Ende sollte sich das als die bessere Lösung herausstellen. Die Einspritzer konnten im Vorfeld nicht ausreichend getestet werden. Außerdem gab es ein neues Reglement mit vorgeschriebener Kraftstoff-Höchstmenge. Zwei der Werkswagen schieden bereits in Runde 2 bei einer Massenkarambollage aus. Die Fahrer blieben glücklicherweise unverletzt. Der verbliebene Werkswagen schied im Rennverlauf wegen eines Defektes an der Kraftstoffleitung



Jaguars Erfolge in Rennen waren aber nicht nur auf Le Mans beschränkt. Hier z. B. der Hawthorn-Walters D-Type auf dem Weg zum Sieg beim Sebring 12-Stunden-Rennen 1955.



Ron Flockhart holte den 4. Sieg für Jaguar am Rundkurs von Sarthe, er startete für das private Team der Ecurie Ecosse.

auf dem 6. Platz liegend aus. Nun blieb es Ron Flockhart und Ninian Sanderson überlassen, es mit den Ferraris und Aston Martins aufzunehmen und diese zu schlagen.

Nach sechs Jahren aktiver Teilnahme zog Jaguar die Werksteams Ende der Saison 1956 aus dem Rennsport zurück, nachdem der Betrieb der Teamautos schätzungsweise 650.000 Pfund gekostet hatte. Das gesetzte Ziel mit sportlichen Erfolgen den Verkauf anzukurbeln war bis dahin mehr als erreicht worden. Aber die Ecurie Ecosse kaufte erneut die Le Mans-Autos und kehrte mit ihnen nach Frankreich zurück, um 1957 weitere Ehren zu erlangen, als Ron Flockhart und Ivor Bueb sich das Siegerauto mit dem 3,8-Liter-Motor teilten. Sanderson und Lawrence belegten mit dem 3,4-Liter-Motor den 2. Platz.

Mit dem Rückzug des Werksteams erweiterte Ecurie Ecosse ihr internationales Rennprogramm und nahm an vielen der klassischen Sportwagenrennen teil, erzielte 1957 und in den Folgejahren mehrere andere wichtige Erfolge, bis auch sie sich aufgrund schwindender Mittel allmählich zurückzogen und die sportlichen Aktivitäten eingestellt wurden. Wie der C-Type war auch der D-Type in limitierter Stückzahl produziert worden. Da es insbesondere aus Amerika große Nachfrage nach einer Straßenversion des Le Mans-Siegers gab, entwickelten die Jaguar-Ingenieure den XK SS mit Windschutzscheibe in voller Breite, Stoßstangen und komfortabel gepolstert. Allerdings wurden nur wenige Stücke ausgeliefert, da der Rest dem Brand im Februar 1957 zum Opfer viel. Aber auch nach dem Ende dieser erfolgreichen Ära und diverser Änderungen der Reglements, die zu weiteren Modifikationen der Motoren führten, wie z. B. der Hubraumbeschränkung, war die Marke Jaguar eine fixe Größe im Limousinenrennsport und konnte in talentierten Privathänden weitere namhafte Erfolge erzielen.

Der aufregendste Jaguar-Straßenwagen seiner Zeit, der XK SS, eine Weiterentwicklung des D-Type Rennwagens war Opfer des 5-Millionen-Pfund-Fabriksbrandes 1957.

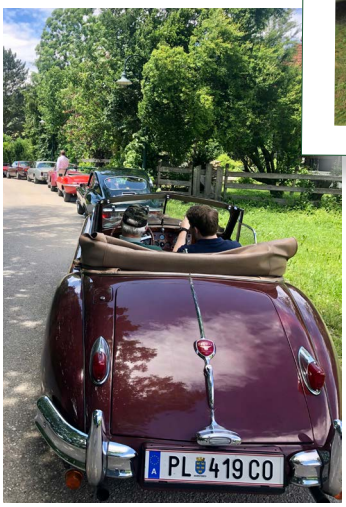
Quellennachweis und weiterführende Literatur:

Schrader, Halwart: Typenkompass Jaguar – Personenwagen seit 1931, Motorbuch-Verlag, Stuttgart (2001), ISBN 3-613-02106-4
Stertkamp, Heiner: Jaguar – Die komplette Chronik von 1922 bis heute, 2. Auflage, Heel-Verlag (2006), ISBN 3-89880-337-6
jaguarheritage.com
Philip Porter: Jaguar XK. Heel Verlag, Königswinter 2000, ISBN 3-89365-197-7
Philip Porter, Chas Parker: Jaguar D-type. XKD 504 – eine Autobiographie. Heel Verlag, Königswinter 2017, ISBN 978-3-95843-564-3
Jaguar Heritage Trust: Six Cylinder XK Engine
Brian Laban: Classic Jaguar XK: The 6-Cylinder Cars 1948-1972. The Crowood Press, 2016, ISBN 978-1-78500-194-9
Bernard F. Viart, Xavier de Nombel: Mythos Jaguar. Motorbuch-Verlag, Stuttgart 1992,

ISBN 3-613-01490-4
Nigel Thorley, Paul Debois: Jaguar Mk I/Mk II. Heel, Königswinter 2001, ISBN 3-89365-923-4
Urs Schmid: Jaguar XK 120 – Anatomie eines Kultobjekts. Vulcan Verlag, Solothurn 2003, ISBN 3-9521878-0-1
Paul Skilleter: Die Jaguar XKs. Heel, Königswinter 1990, ISBN 3-89365-116-0
Übersetzung: Jaguarclub Austria

Mitglieder und ihre Katzen aus den 50er-Jahren

CLUB NEWS



www.jaguarclubaustria.at

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.