September/Oktober 2022

CLUB NEWS

JAGUARCLUB AUSTRIA

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

Sommerausfahrt der Regionen Ost und West „Mit den Katzen zum Bier!“

Am 23.7.2022 trafen wir uns wieder zu unserer schon traditionellen gemeinsamen Ausfahrt der Regionen Wien, NÖ, Burgenland, OÖ und Salzburg. 21 Fahrzeuge folgten der Einladung und kamen zum Gasthaus „Schatzkistl“ in Ardagger, dessen Terrasse sich als wahres „Schatzkistl“ an der Donau entpuppte.

Bei Kaiserwetter ging es dann nach einem kurzen „Come together“ los, über einsame, doch gut ausgebaute Straßen nach Grein, den Strudengau der Donau folgend über Waldhausen ins nordöstliche Waldviertel nach Weitra, wo wir unsere Fahrzeuge auf für uns reservierten Parkplätzen rund um das Rathaus abstellen durften. Dort wurden wir bereits von unserem äußerst fachkundigen Führer erwartet, der uns auf dem kurzen Weg vom Parkplatz zum Schloss die Besonderheiten der Gebäude rund um den Platz erklärte. Es folgte eine sehr interessante und informative Führung durch das Schloss. Danach ging es zurück zum Rathausplatz, wo wir im „Brauhotel Weitra“ in geselliger Runde die Spezialitäten des Waldviertels genießen konnten. Nach ausreichender Zeit für „Katzengespräche“ trennten sich dann wieder die Wege der Regionen.

Herzlichen Dank an Martin und Michael, denen es wiederum gelungen ist, sowohl selektive Straßen als auch ein ansprechendes Rahmenprogramm zu finden und zu gestalten.

31. Landl-Rallye in Meggenhofen

Nach zwei Jahren Pause fand vom 19.–21. August die 31. Auflage der Landl-Rallye in Meggenhofen statt.

Trotz englischen Wetters kamen zahlreiche Besucher in den Pfarrhof nach Meggenhofen, um Oldtimer aus der Nähe zu bestaunen.

Unser Clubzelt durften wir heuer im Pfarrhof aufschlagen. Mit rund 25 Fahrzeugen präsentierten wir einen Querschnitt durch die Geschichte von 100 Jahren Jaguar, die bei den Besuchern großes Interesse weckte. Natürlich wurde dieser Platz von Freitag bis Sonntag als Treffpunkt für angeregte Benzingespräche genutzt, die bis in die späte Nacht reichten.

Nicht weniger als 120 Teams waren am Samstag am Start zur Rallye. Die Strecke führte nach Rüstorf zum Musterhof von Familie Hütthaler, wo seit 2014 an der Vision Hofkultur gearbeitet wird, um Tierwohl und Qualität der Produkte zu gewährleisten. Das Freilichtmuseum Stehrerhof in Neukirchen/Vöckla war die zweite große Station, die zu bewältigen war. Im Anschluss an die Rallye fand im Festzelt die Siegerehrung statt. Am Sonntag gab es im Festzelt einen Gottesdienst und im Anschluss die Fahrzeugsegnung. Und für ein paar Stunden gab es auch noch Sonnenschein!

Ganz besonders freuen wir uns, dass Gerti Grafinger als Rekordteilnehmerin bereits das 30. Mal bei dieser Veranstaltung anwesend sein konnte – diesmal mit Verstärkung ihres Sohnes Manfred, der generationsübergreifend mit seinem Jaguar F-Type – nicht ganz zufällig in der gleichen Farbausführung wie der klassische E-Type – vorfuhr.

Wir bedanken uns bei unseren Besuchern und Interessenten und freuen uns auf ein Wiedersehen!

30 Jahre Ennstal Classic

GRÖBMING 2022 ENNSTAL-CLASSIC SINCE 1993 30

Das sommerliche Hochamt der artgerechten Fortbewegung edelster Automobile wusste seine 30. Auflage gebührend zu feiern. Oder, um einen vielzitierten Slogan zu bemühen: Es war ein Sommer wie damals.

Und zwar ein wunderbarer! 259 Oldtimer mit ihren wackeren PilotInnen, zumeist von ihren Besitzern, bisweilen aber auch als wertvolle Leihgabe von kundigen Kennern ausgeführt. Davon 24 teils reinrassige Rennfahrzeuge ohne Straßenzulassung, die sich in der neu aufgelegten Racecar-Trophy über diverse Rennstrecken matchten. Das alles bei strahlendem Wetter inklusive angenehmer Regen-Abkühlung zwischendurch, stets abseits der gut gefüllten Zuseher-Ränge bei den großen Ortsdurchfahrten – Herz des Klassik-Liebhabers, was begehrst Du mehr?

Zunächst zum Sportlichen: Friedrich Radinger und Thomas Wagner gewannen mit ihrem Mini 1275 GT von 1971 zum insgesamt fünften Mal die Ennstal-Classic. Für Fadesse sorgte dies keineswegs: Die Top-Ten der Gesamtwertung präsentierten sich im Halbtages-Rhythmus bunt gemischt, erst beim allerletzten Bewerb entschied sich, ob die Sieger ihren Vorsprung ins Ziel retten und wer die Plätze zwei und drei belegt. Letztlich belegten Florian und Dieter Böhmdorfer auf Mercedes-Benz 350 SLC (1972) den zweiten und Helmut Schramke/Peter Umfahrer auf Jaguar XK 150 (1960) den dritten Rang und gewannen damit zum wiederholten Male die vom Club ausgelobte Jaguar Trophy. Beeindruckend auch der zweitplatzierte Jaguar, ein SS100 auf Gesamtrang 24 von Kari Kapsch und Peter Mitterhofer. Stolze Erwähnung findet hier noch die Youngster-Trophy, die Leonard Kapsch und Nicholas Antoni (Mercedes-Benz 280 SL/1969) vor Margarita und Magdalena Voglar (Alfa Romeo Giulia TI/1964) sowie Christopher Wischenbart mit Florian Pachleitner (Porsche 911 TF/1972) gewannen.

©Fotos teilweise mit freundlicher Genehmigung der Ennstal Classic

Ein passendes Schlusswort bringt Ennstal-Classic-Mitbegründer Helmut Zwickl, der heuer als Rennleiter bei der Racecar-Trophy im Einsatz war, und einen Nukleus, das Herz der Ennstal-Classic in Worte fasst, der bereits 1993 galt und 2022 vielleicht dringlicher denn je zuvor auf Gültigkeit pocht: „Wir sind Verfechter des puren, sportlichen Autofahrens ohne Schnittwechsel und Computerhilfen. Wir sind keine Schnauferlausfahrt, keine Mathematikschularbeit und kein Geschicklichkeitsbewerb. Es gilt generell ein 50 km/h-Schnitt, der in den Sonderprüfungen zwischen geheim postierten Lichtschranken auf die Hundertstelsekunde einzuhalten ist.“ Und: „Die Ennstal-Classic lotet die Grenzen dessen aus, was mit den Autos von einst auf den Straßen von heute machbar ist. Die Markenvielfalt soll geprägt sein von besonderen Autos, die zu ihrer Zeit in Technik und Sport Maßstäbe setzten und heute Kultobjekte sind.“

Und wo sind unsere anderen Clubmitglieder gelandet? Walter und Birgit Wawronek auf E Type S2 OTS waren wiedermal bestplatziertes Clubmitglied auf Platz 36, Florian und Marlene Kunz auf Aston Martin DB4 auf Rang 45. Karl Hawlicek und Gerhard Weinhauser auf einem 1934 Riley MPH Le Mans auf Rang 69, Helmut Kus und Wolf Dirnbacher auf E Type S2 OTS auf Rang 71. Leider hatten wir auch drei DNF (Did Not Finish) zu beklagen: Ivan und Nava Rosen auf Frazer Nash Le Mans, Helmut und Gerhard Struger und auf XK 120 DHC, sowie Christian Mitterdorfer und Isabella Barth auf XK 120 OTS SE mussten leider verfrüht aufgeben. Insgesamt waren 17 Jaguar-Fahrzeuge am Start.

100 Jahre Jaguar – Kapitel 3: Die 60er-Jahre

Die Akquisition von Daimler

Das Jahr 1960 brachte mit der Übernahme der Daimler Motor Company Ltd. einen weiteren wichtigen Meilenstein in der Geschichte von Jaguar. Damit erhielt Sir William Lyons nicht nur die Kontrolle über einen der berühmtesten Namen der Automobilgeschichte, sondern auch die dringend benötigten zusätzlichen Produktionskapazitäten in Coventry, denn mit einer Jaguar-Produktion von über 20.000 Einheiten pro Jahr war das Werk in der Browns Lane, das noch wenige Jahre zuvor so geräumig erschien, bereits an der Grenze seiner Ressourcen angelangt. Außerdem stand Jaguar kurz vor der Einführung seines bis dahin aufregendsten Modells – dem E-Type (s. Steckbrief).

Nebeneinander geparkt, ist leicht zu erkennen, welches Auto den E-Type inspiriert hat.

Und auch 1961 war ein bedeutsames Jahr für das Unternehmen, denn kaum hatte sich die Autowelt von der Wirkung des E-Type erholt, wurde sie von der Einführung der Mark X-Limousine überrollt, einer weiteren unvergleichlichen stilistischen Leistung – ein Auto mit dem Aussehen eines Millionärs und einer ebenso bemerkenswerten mechanischen Ausstattung unter der Motorhaube, einschließlich des 3,8-Liter-Motors, der auch im E-Type verwendet wird.

Mit diesen zwei herausragenden Neulingen in der Produktpalette konnte es sich Jaguar leisten, eine weitere Konsolidierungsphase einzuleiten.

In dieser Zeit erwarb das Unternehmen sowohl das Lkw- und Busunternehmen Guy Motors Ltd. als auch die Coventry Climax Ltd., deren Produkte im vergangenen Jahrzehnt mit so vielen Rennerfolgen verbunden waren. Die Akquisition sollte sich als unschätzbar wertvoll für die langfristige Vorbereitung einiger neuer Jaguar-Produkte erweisen, die bis heute noch auf den Straßen und in den Schlagzeilen zu finden sind. Wir meinen damit natürlich den XJ6, von dem William Lyons sagte, er sei „der beste Jaguar aller Zeiten", und er sollte Recht behalten, denn der XJ wurde seine langlebigste Kreation.

1964 kam es zu einer weiteren Entwicklung in der langen und erfolgreichen Karriere des XK-Motors, als das 3,8-Liter-Aggregat eine Vergrößerung der Bohrung auf 92,07 mm erhielt, um den Hubraum auf 4.235 cm³ zu erhöhen, und Ende des Jahres erstmals für die überarbeiteten Versionen des Mark X (die „X"-Nomenklatur wurde zur gleichen Zeit fallen gelassen) und des E-Type eingesetzt wurde. Zu Beginn des Jahres hatten die Rennsport-affinen Kunden erfreut erfahren, dass eine begrenzte Anzahl spezieller, leichter E-Types auf Bestellung gefertigt werden sollte (insgesamt wurden etwa 15 Stück gebaut). Die Liste der verfügbaren Ausstattungen umfasste Leichtmetall-Zylinderblock und -kopf, Lucas-Benzineinspritzung, leichtes Fahrwerk mit Renngeometrie, breitere Räder, Karosseriebleche aus Magnesium und ein Vierganggetriebe.

Im Laufe des Jahres 1965 wurden bei allen Modellen nur Detailverbesserungen eingeführt, die hauptsächlich den Mark X und die S-Typen betrafen, aber Anfang 1966 wurden E-Type-Kunden mit einer neuen 2+2-Version umworben, die bis zu zwei Kinder auf dem Rücksitz aufnehmen konnte, der raffiniert in eine etwas höhere und längere Version der Karosserie des Coupés mit festem Dach eingebaut war. Der zusätzliche Radstand, der für dieses Modell erforderlich war, ermöglichte es auch, den E-Type zum ersten Mal mit einem Automatikgetriebe auszustatten.

Jaguar S-Type Saloon – basierend auf den Mark II-Modellen, jedoch mit deutlich größerem Platzangebot innen und im Kofferraum

Mit dem XJ 13 wollte Jaguar einen potenziellen Le-Mans-Teilnehmer entwickeln und an die erfolgreiche Le Mans-Historie in den 50er-Jahren anschließen. Wegen halbherziger Weiterentwicklung und vor allem auch aufgrund von Reglementänderungen blieb es bei einem Einzelstück, das nie ein Rennen bestritt. Das Design des XJ13 mit 5-Liter-V12-Mittelmotor mit 502 PS war im Vergleich zu den neuen Fahrzeugen von Ferrari und vor allem Fords neuen GT40 veraltet. Bei frühen Tests fuhr David Hobbs auf der MIRA-Teststrecke einen neuen Rundenrekord mit über 161 mph (259 km/h).

Der Jaguar XJ13, Bj. 1966, wurde nur einmal gebaut und befindet sich im Jaguar-Daimler-Heritage-Trust.

Nicht zuletzt lehnte die British Motor Holdings zu der Jaguar ab 1966 gehörte, rennsportliche Engagements ab und das Projekt wurde eingemottet.

Nachdem er vier Jahre unter einer Abdeckung in der Fabrik verbracht hatte, wurde er 1971 hervor geholt, um für die Einführung des E-Type V12 gefilmt zu werden. Mit Jaguar-Testfahrer Norman Dewis am Steuer platzte in der letzten Runde nach den Dreharbeiten ein Reifen. Das Fahrzeug überschlug sich – und war nahezu ein Totalschaden. Lofty England – der Nachfolger von Sir William Lyons an der Unternehmensspitze entschied 1973, den XJ13 wieder aufzubauen. Der XJ13 wird heute noch gefahren, wenn auch mit weniger rasanten Geschwindigkeiten.

Im Jahr 1966 wurde der 420 eingeführt – ein neues Modell, das die Lücke zwischen dem „S" und dem Mark X schließen sollte. Das Unternehmen nahm die „S"-Karosserie, gestaltete sie vor Windschutzscheibe an nach dem Vorbild des Mark X um, baute eine Doppelvergaserversion des 4,2-Liter-Motors ein, der 245 PS anstelle der 265 PS der im Mark X verwendeten Dreivergaser-Variante leistete und bot die gleiche Getriebeoption wie beim größeren Auto. Auch der 420 konnte auch mit einer Servolenkung mit variablem Übersetzungsverhältnis erworben werden. Die Einführung des 420 markierte den Beginn der veränderten Kennzeichnungspolitik von Jaguar, und der Mark 10 wurde ebenfalls in 420G umbenannt und er-

Jaguar 420

hielt zu diesem Anlass einen neuen Kühlergrill mit einem Chromsteg sowie Zierleisten an den Flanken. Im darauffolgenden Jahr wurde die Umbenennung auch auf die Mark II-Modelle ausgedehnt, die nun als 240 und 340 vermarktet wurden und die Ausstattung etwas günstiger wurde, z. B. einfachere Stoßstangen, wobei die 3,8-Liter-Version im September desselben Jahres auslief. Gleichzeitig wurden die beiden verbliebenen Modelle mit einem optionalen Borg-Warner Type 35-Automatikgetriebe angeboten, und der 2,4-Liter-Motor erhielt einen Straight-Port-Zylinderkopf, Doppelvergaser und ein Doppelauspuffsystem, das dem für den E-Type entwickelten ähnelte und die Leistung auf 133 PS erhöhte.

Die Jaguar-Produktpalette war nun auf dem Markt für Luxuslimousinen und Sportwagen gut vertreten. Es gab die 240er- und 340er-Limousinen, die 3,4- und 3,8-Liter-S-Typen, dann kamen der 420 und 420G, wobei alle Modelle mit drei Getriebeoptionen erhältlich waren – manuell mit Overdrive und Automatik. Und für die Sportwagen-Enthusiasten die drei Versionen des 4,2-Liter-E-Type, wobei der 2+2 auf Wunsch mit Automatikgetriebe erhältlich war.

Doch das Unternehmen – mit all seinen Tochtergesellschaften – stand erneut kurz davor, Geschichte zu schreiben. Im Jahr 1966 hatte es sich mit der riesigen British Motor Corporation (BMC) zusammengeschlossen, um ein integraler Bestandteil der British Motor Holdings (BMH) zu werden, und Anfang 1968 wurde die BMH mit der Leyland-Gruppe zur British Leyland Motor Corporation (BLMC) fusioniert, dem mit Abstand größten Automobilhersteller Großbritanniens und einem der größten der Welt. Es folgte der XJ6, der schon lange vor der Fusion mit British Leyland in Planung war, wofür Lord Stokes, der Vorstandsvorsitzende der BLMC, sehr dankbar gewesen sein muss. Er brauchte ein wichtiges neues Auto, um das öffentliche Interesse an dem neuen Konzern in seinem ersten Testjahr zu wecken, und der XJ6 erfüllte diese Aufgabe mit Bravour und wurde zum Star der Earls Court Motorshow 1968.

Die Enttäuschung darüber, dass der neue Wagen nicht von Daimler-V8-Motoren angetrieben wurde, hielt sich jedoch in Grenzen. In der Zwischenzeit verfügte der XJ6 über zwei herausragende Antriebe: den bekannten 4,2-Liter-Motor mit doppelter obenliegender Nockenwelle und eine neue, leichtere 2,8-Liter-Version, die aus dem 3-Liter-Rennmotor des D-Type entwickelt worden war und einige Jahre früher hätte eingeführt werden sollen, sofern Jaguar seine geplante Rückkehr in den Sportwagenrennsport weiterverfolgt hätte.

Beide Versionen des Jaguar XJ6 waren mit einem Automatikgetriebe von Borg-Warner erhältlich, der 2,8-Liter-Motor mit dem Dreiganggetriebe Type 35 und der 4,2-Liter-Motor mit dem größeren Dreiganggetriebe Model 8. Fahrzeuge mit manuellem Getriebe konnten mit einem Overdrive von Laycock de Normanville ausgestattet werden, der über einen zusätzlichen Schalter auf dem Schaltknüppel gesteuert wurde.

Der **Mark II** war die letzte richtige Sportlimousine von Jaguar und wurde zu einer Art Ikone der 60er-Jahre. Er basierte stark auf dem Mark I, war aber in Sachen Handling und Styling besser als sein Vorgänger.

Wer kein Vermögen ausgeben wollte, konnte sich kaum ein besseres Angebot unter den Sportlimousinen vorstellen, denn er kombinierte den legendären XK-Motor mit modernen Bremsen und einer Innenausstattung nach traditionellen Standards. Er wurde zunächst mit den 2,4- und 3,4-Liter-XK-Doppelnockenwellen-Reihenmotoren ausgestattet. Ab 1960 war der Wagen auch mit dem 220 PS starken 3,8-Liter-Motor erhältlich, der in nur 8,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigte. Alle Varianten wurden mit Dunlop-Scheibenbremsen ausgeliefert.

Es ist leicht zu verstehen, warum der Mark II die Tourenwagen-Rennszene mehr als drei Jahre lang dominierte und 1963 sogar die erste Tourenwagen-Europameisterschaft gewann.

Steckbrief Jaguar Mark II
Produktionszeitraum 1959–1967
Umbenennung auf Jaguar 240 und 340 von 1967–1969
Motor: 6 cyl. Hubraum 2,483/3,442/3,781 l
Leistung: 120–220 bhp
Getriebe: 4-Gang manuell, 3-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit: bis zu 201 km/h
Produzierte Stück: 83.980

Jaguar Mark II

Diese Leistung führte dazu, dass der Wagen schon bald als Limousinen-Rennwagen eingesetzt wurde, und auch die britischen Branchengrößen Graham Hill und Colin Chapman entschieden sich dafür, den Wagen auch nach Feierabend zu nutzen, was die Attraktivität des Fahrzeugs noch erhöhte.

Ledersitze, ein hölzernes Armaturenbrett (vollgestopft mit Anzeigen) und eine selbst für heutige Verhältnisse beeindruckende Leistung machen diesen Wagen immer noch sehr begehrt.

Mit den Jahren war der Mark IX nicht mehr zeitgemäß und die Zeit war reif für einen neuen großen Wagen, der das obere Ende des Marktes bedienen sollte. 1961 wurde der

Jaguar 240 Saloon

Steckbrief Daimler

Daimler Motor Company Ltd. war 1893 in Großbritannien gegründet worden und hatte im Laufe der Jahre einige außergewöhnliche Automobile und Nutzfahrzeuge sowie während zweier Weltkriege auch militärisches Material hergestellt. In der Nachkriegszeit ging es mit dem Unternehmen bergab, und Ende der 1950er-Jahre war die Muttergesellschaft BSA (Birmingham Small Arms Company) nicht mehr bereit, die Marke mit weiteren Investitionen zu unterstützen. Die Verkaufszahlen waren rückläufig und das Werk in Radford, Coventry, musste dringend modernisiert werden.

Lyons hatte das 1,000.000 m² große Werk in Radford fest im Blick und wandte sich persönlich an Sangster, ohne den Jaguar-Vorstand zu konsultieren. Der BSA-Vorstand war nicht an einem Verkauf des Werks interessiert, sondern bot stattdessen die gesamte Daimler Company zum Kauf an. Die Wirtschaftsprüfer von Jaguar trafen sich mit ihren Kollegen von Daimler, um den Nettowert von Daimler zu ermitteln, und Lyons einigte sich auf einen Preis von 3.250.000 £ zuzüglich des Überschusses des Umlaufvermögens von Daimler über die kurzfristigen Verbindlichkeiten.

Am 26. Mai 1960 wurde in den 7-Uhr-Nachrichten der BBC bekannt gegeben, dass Jaguar die Daimler Motor Company und ihre Vermögenswerte, einschließlich der Fabrik in Radford, gekauft hatte. Zu dem Geschäft gehörte auch die nicht mehr existierende Marke Lanchester. Die Ankündigung kam für den Vorstand überraschend. Da Lyons die Aktienmehrheit hielt, führte er den gesamten Kauf im Alleingang durch, ohne den Vorstand zu informieren.

Im Rahmen einer Presseerklärung im Juni 1960 bekannte sich Jaguar zur Fortführung und dem Ausbau der Marke Daimler, um Gerüchten entgegenzuwirken.

Daimler V8 Saloon, 1966

Jaguar hatte eine veraltete Fabrik, einen Sportwagen (SP250), der sich nicht verkaufte, eine alte Limousine (Majestic), die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht hatte, einen Ersatz (Majestic Major), der noch nicht in Produktion war, und eine defizitäre Busabteilung gekauft. Aber Jaguar hatte auch den für eine Expansion erforderlichen Platz, einen profitablen Ferret-Panzerwagen-Vertrag und einen sehr guten, von Edward Turner entwickelten kompakten V8-Motor gewonnen.

Am 17. August 1960 ließ Jaguar die Daimler Cars Inc. in den USA eintragen, was von den US-Behörden akzeptiert und von Daimler-Benz (Deutschland) nicht beanstandet wurde.

Der SP250 wurde von Jaguar-Ingenieuren überarbeitet (bekannt als „B spec"). Der Majestic Major wurde in Produktion genommen, und Sir William entwarf eine Limousinenversion (DR 450), etwas, das Daimler seit dem Niedergang des DK400 gefehlt hatte.

Daimlers Busabteilung erlebte eine Wende zum Besseren, als ihr Fleetline-Fahrgestell, das zwar entworfen, aber nicht entwickelt worden war, auf der Commercial Motor Show im September 1960 vorgestellt wurde und mit der Investition von Jaguar zum Standard-Doppeldecker-Fahrgestell für mehrere Busunternehmen wurde. Im Laufe der Zeit setzten mehr als 50 % der städtischen Buslinien im Vereinigten Königreich Daimler-Busse ein, die sich auch im Ausland gut verkauften und Daimler erhebliche Gewinne einbrachten.

Die Limousine Jaguar Mark II erhielt den von Edward Turner entwickelten V8 und erschien 1962 als Daimler V8, der mit über 17.600 gebauten Exemplaren zum beliebtesten Modell von Daimler wurde. Es war jedoch das letzte Modell mit einem Daimler-Motor; von nun an waren alle Daimler-Modelle mit Jaguar-Motoren ausgestattet. Um die Lücke am oberen Ende der Produktpalette zu schließen, erwog Sir William

Daimler Grafton Phaeton AD, 1897

Daimler DE 36 Green Goddess, 1950

Prototyp des Daimler SP250, 1959

Daimler Double-Six Vanden Plas, 1973

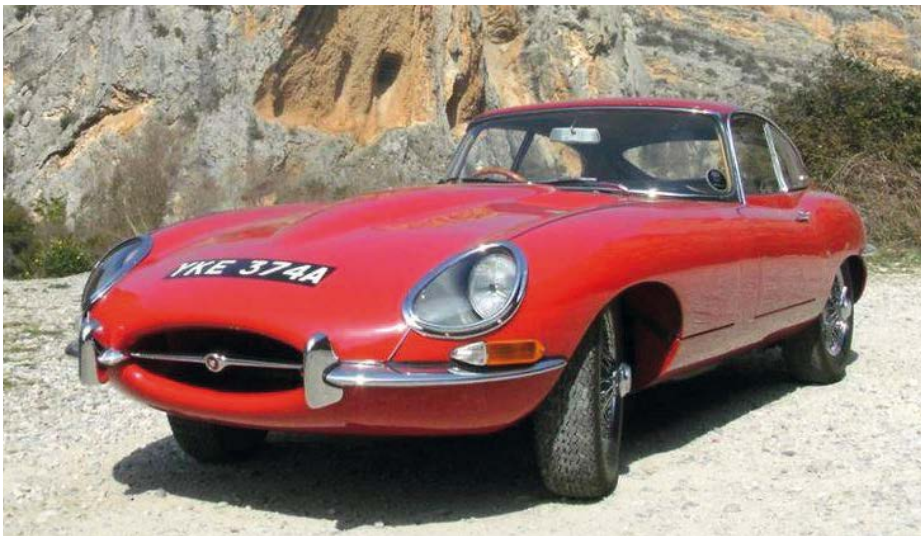
die Produktion einer Daimler-Version der geplanten großen Limousine Jaguar 420. Zwei Monate später fiel die Entscheidung, dass der neue Daimler als Sovereign auf den Markt kommen würde.
Die Verkaufszahlen des SP250 waren weiterhin enttäuschend, und mit dem Aufkommen des E-Type im Jahr 1961 gab es keinen wirtschaftlichen Grund mehr, ihn weiter zu produzieren, sodass der SP250 1962 mit nur 2.654 verkauften Exemplaren aus dem Programm genommen wurde.
Die Majestic Major-Limousine wurde nur in geringen Stückzahlen verkauft und Jaguar ersetzte sie 1968 durch die Daimler DS420-Limousine. Diese basierte auf einer gestreckten Version des Jaguar Mark X, dessen Karosserie im Vanden Plas-Werk in Kingsbury in London gebaut wurde.
Radford war nun das Hauptmotorenwerk von Jaguar und baute weiterhin den von Turner entworfenen V8-Motor mit 2,5 und 4,5 Litern Hubraum sowie die XK-Motoren und übernahm die Produktion des V12-Motors, als dieser Mitte der 1970er-Jahre eingeführt wurde.
Der berühmte Name Double-Six wurde für die mit dem neuen Jaguar V12-Motor angetriebenen Daimlers wiederbelebt, und der mit einem aufgeladenen V8-Motor ausgestattete Daimler erhielt den Namen Super Eight.
Der Daimler war weiterhin ein wichtiger Bestandteil der Jaguar-Produktpalette als Premium-Version der Jaguar-Modelle. Im Jahr 1991, dem Jahr der Übernahme durch Ford, belief sich die Gesamtproduktion von Jaguar auf 36.856 Fahrzeuge, von denen etwa 5 % (über 1.800) Daimlers waren. Bis 1993 hatte sich dieser Anteil auf 11,5 % erhöht.
Das Motorenwerk in Radford wurde 1997 geschlossen, als Ford die gesamte Jaguar-Motorenproduktion in sein Werk in Bridgend (Wales) verlegte.
Die Marke selbst ging 2009 zu Ende, als der letzte Daimler, ein Jaguar XJ, in Castle Bromwich vom Band lief.
Daimler wurde in die Geschichtsbücher verbannt, aber der Name ist immer noch im gemeinsamen Besitz von Daimler-Benz (Mercedes-Benz) und Jaguar Land Rover, und zwar im Rahmen eines Deals, den Ford kurz vor dem Verkauf von Jaguar und Land Rover an die Tata Automotive Group ausgehandelt hatte.
Es lässt sich nicht leugnen, dass Daimler (und Lanchester) von den Anfängen des Automobils bis zu seinem Niedergang als Jaguar-Produkt einige außergewöhnliche Fahrzeuge hergestellt haben. Dazwischen gab es einige seltene und exotische Modelle, die die Zeit widerspiegelten und einige Misserfolge, wie z. B. den SP250, aber es ist eine Marke, die in technischer Hinsicht der Konkurrenz um Jahre voraus war und an die man sich erinnern sollte, solange es Autos gibt.

Mark X vorgestellt. Er war runder in seinen Konturen, breiter in seiner Spur, geräumiger im Innenraum und in jeder Hinsicht luxuriöser als je zuvor. Mit einer Heckbreite von 1,93 m gilt er bis heute als die breiteste britische Serienlimousine, die aber nur halb so teuer wie seine Konkurrenten war.
Ursprünglich war er mit einem 3,8-Liter-XK-Motor mit Dreifach-Vergaser ausgestattet, der auch im E-Type verwendet wurde. 1964 wurde er durch ein 4,2-Liter-Aggregat ersetzt, das bei gleicher Leistung ein höheres Drehmoment aufwies, das ausreichte, um ihn auch mit Automatik auf 193 km/h zu bringen. Er verfügte über Servolenkung und Einzelradaufhängung an der Hinterachse, die später auch in die S-Typen mit 3,4 und 3,8 Litern Hubraum eingebaut wurden, womit großvolumigere, aber weniger sportliche Nachfolger des Mark 2 konzipiert wurden.
1966 wurde aus dem Mark X der 420G, was zu Verwechslungen mit dem Type 420 führte. Das „G“ stand offenbar für „Grand“, und obwohl die Form des Wagens dieselbe war, wies er an den Seiten helle Zierleisten auf. Auch der Kühlergrill war anders, mit einem dicken Mittelstreifen. Der Innenraum verfügte über eine hölzerne Armaturenbrettleiste mit seitlich abgestützten Sitzen.
Die letzten 420G wurden 1970 gebaut, aber der Wagen lebte in der großen Daimler-Limousine DS420 weiter, die eine Stretch-Version des Fahrwerkes verwendete.

Steckbrief Mark X/420G
Produktionszeitraum 1961–1966
ab 1966–1970 Umbenennung in 420G
Motor: 6-Zylinder, Hubraum 3,781/4,235 l
Getriebe: 4-Gang manuell, mit oder ohne Overdrive oder 3-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit: 193 km/h
Produzierte Stück: 10.870

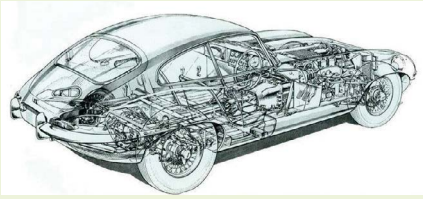
Sir William Lyons Wagen

Am 16. März 1961 wurde auf dem Genfer Automobilsalon der sensationelle **E-Type** vorgestellt, ein Auto, das das Prestige der britischen Automobilindustrie und den Stolz der immer noch patriotischen britischen Öffentlichkeit stärken sollte.
Dieses Auto war wohl der schönste Sportwagen der 1960er-Jahre. Er war mit bis zu 241 km/h das schnellste Serienfahrzeug Großbritanniens.
Wie schon der SSI, der SS100 und der XK 120 setzte der E-Type völlig neue Maßstäbe für die Leistung und den Wert von Sportwagen. Der Wagen, der eindeutig von den D-Type-Rennwagen inspiriert war, basierte auf einem Mittelteil aus Spannstahl mit kastenförmigen Verstärkungselementen und einem röhrenförmigen Hilfsrahmen an der Vorderseite, der den 265 PS starken 3,8-Liter-Motor (wie im XK 150S), die Vorderradaufhängung und die Lenkung trug. Die Aufhängung war rundum einzeln gefedert, vorne mit Drehstäben und Querlenkern, hinten mit einem neuartigen System aus doppelten Schraubenfedern (eine auf jeder Seite des Achsgehäuses), Radiusarmen und Querlenkern. Die Scheibenbremsen waren hinten innenliegend montiert, das Brems-

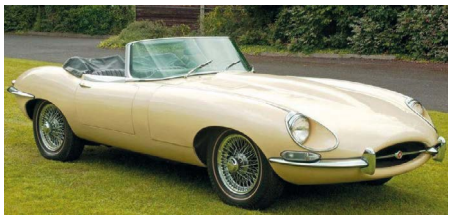


E-Type Serie 1 Coupé

Steckbrief Jaguar XK-E (E-Type):
Produktionszeitraum 1961–1975
Motor: 6-Zylinder und V12,
Hubraum 3,781/4,235/5,343 l
Getriebe: 4-Gang manuell, 3-Gang-Automatikgetriebe
Leistung: bis zu 265 bhp
Höchstgeschwindigkeit: bis zu 241 km/h
Produzierte Stück insgesamt: 72.507
Eine besondere Art des Autofahrens, die kein anderes Auto auf der Welt bieten kann.



system verfügte über geteilte Bremskreise wie im Rennsport, die Lenkung erfolgte über eine Zahnstangenlenkung und ein Servo-Sperrdifferenzial war serienmäßig.
Die Presse lobte ihn, die Kunden standen Schlange – und einen Monat nach der Enthüllung in Genf fuhr Graham Hill mit dem blauen Equipe Endeavour E-Type Roadster zu einem feinen und bedeutenden Sieg beim Oulton Park Trophy Race für GT-Fahrzeuge, unterstützt von Roy Salvadoris ähnlichem, aber grauem Exemplar auf dem dritten Platz.
Das Fernsehen vermittelte diesen Sieg einem interessierten Publikum, und der Anblick dieses prächtigen neuen Jaguars, der den doppelt so teuren Aston Martin DB4 GT und den dreimal so teuren Ferrari 250 GT hinter sich ließ, hinterließ bei der begeisterten Autofahreröffentlichkeit einen tiefen Eindruck.
Jaguar konnte den Sieg nutzen, um den E-Type zu einem Exportschlager zu machen. Und wie es sich für William Lyons gehörte, wurde der Preis unglaublich niedrig angesetzt: 1.480 £ Grundpreis für den Roadster; das Hardtop war für 76 £ extra erhältlich, und das elegantere Coupé mit fixem Dach konnte man zum Aufpreis von 550 £ erwerben.
Der E-Type erfreute sich großer Beliebtheit. Popstars, Rennfahrer und königliche



E-Type Serie 1.5

E-Type Serie 2

Würdenträger trugen sich in die immer länger werdende Liste derer ein, die einen solchen Wagen haben wollten. Jaguar war zufrieden – sie verkauften jedes Auto, das sie herstellen konnten. 1964 wurde der Motor gegen einen größeren 4,2-Liter-Motor ausgetauscht und das Getriebe und die Bremsen wurden deutlich verbessert. Auch die Innenausstattung und die Elektrik wurde verbessert.
1966 kam eine Zwei-plus-Zwei-Version auf den Markt, ebenso wie eine Automatikversion, mit der Jaguar versuchte, den Absatz in Amerika zu steigern.
1968 kam der E-Type der Serie 2 auf den Markt, eine leichte Überarbeitung des Originals, die sicherstellen sollte, dass der Wagen die strengen neuen US-Sicherheitsvorschriften erfüllte.
Die E-Type-Baureihe blieb unverändert und bestand aus drei Modellen: dem zweisitzigen Roadster, dem zweisitzigen Coupé und dem 2+2 Coupé. Alle Modelle hatten die gleiche Karosserie, obwohl der 2+2 Coupé ein kleines Facelifting erhielt. Um den höheren Abgasbestimmungen in den USA zu genügen, waren alle E-Type, die für die USA bestimmt waren mit zwei Stromberg-Vergasern ausgestattet, die lediglich 225 PS entwickelten. Glücklicherweise wurde der 265 PS starke Dreifach-SU-Vergaser-Motor auf allen anderen Märkten der Welt beibehalten.
Die augenscheinlichsten Styling-Änderungen der Serie 2 betrafen Leuchten und die Motorhaube, da die US-Beleuchtungsgesetze vorschrieben, dass die Scheinwerfer um 4,5 Zoll nach vorne versetzt und freiliegend sein mussten (die aerodynamischen Lampenabdeckungen wurden ab 1967 weggelassen). Der vordere Lufteinlass wurde auf subtile Weise um 68 % vergrößert, um mehr Kühlluft über den Kühler zu leiten, da der für den US-Markt verwendete Motor eine hohe Wärmeabgabe hatte. Der vordere Stoßfänger reichte nun über die gesamte Breite und enthielt eine Leiste über dem zuvor ungehinderten Lufteinlass. Auch die Seitenleuchten und die Blinkleuchten wurden deutlich vergrößert, und Jaguar brachte Seitenreflektoren in den Kotflügeln vor dem vorderen Radkasten an. Am wichtigsten aber war aus stilistischer Sicht die Behandlung des 2 + 2. Die Karosserie des E-Type erhielt eine deutlich stärker geneigte Windschutzscheibe, was dadurch erreicht wurde, dass die Basis der Scheibe nach vorne verschoben wurde, während die ursprüngliche Kronenlinie beibehalten wurde. Eine weitere Änderung bestand darin, dass zwei große Scheibenwischer die Dreifach-Wischeranlage ersetzten, die aber beim Coupé und Roadster beibehalten wurde. Am Heck beschränkten sich die Änderungen auf die Rückleuchten, die nun viel größer waren als zuvor. Viele hielten die neuen Einheiten im Vergleich zur Serie 1 für unattraktiv, doch waren sie eine notwendige Änderung, wenn der E-Type die neuen US-Vorschriften erfüllen sollte.

E-Type Serie 3 V12 2+2, 1970

Die wichtigste mechanische Änderung war die Einführung der Zahnstangenlenkung mit Servo-Unterstützung als Sonderausstattung. Das gleiche System wurde später für den Jaguar XJ6 verwendet, obwohl sich die Lenkübersetzung nicht änderte. Auf Wunsch konnte der E-Type auch mit verchromten Stahlblech-Scheibenrädern ausgestattet werden, obwohl die Drahtspeichenräder, die seit 1961 zur Standardausstattung des E-Type gehörten, unverändert blieben.
Ab 1971 kam die letzte Modifikation als Serie 3 auf den Markt, die bis 1974 mit V12-Motoren gebaut wurden.
Von allen produzierten E-Types wurden ca. 85 % exportiert – 49.032 Stück gingen in die USA, 2.439 nach Kanada und 8.793 in kleinere, über den ganzen Globus verstreute Exportmärkte. Nur 12.320 wurden für den britischen Markt hergestellt.
Eine Aufschlüsselung der verschiedenen Modelle zeigt, dass zwischen der Einführung im Jahr 1961 und der Ablösung durch die 4,2-Liter-Version der Serie 1 Ende 1964 15.481 Exemplare des 3,8-Liter-Modells verkauft wurden; letzteres Modell hatte mit 22.908 Exemplaren zwischen 1964 und Ende 1968 die bei weitem größte Produktionsserie; 18.841 4,2-Liter-Fahrzeuge der Serie 2 wurden zwischen 1968 und 1971 ge-

Letzter E-Type S3, 1974

baut und insgesamt 15.292 V12-E-Types der Serie 3 wurden zwischen 1971 und 1975 hergestellt.

Die letzten 50 begehrten Sammlerstücke
Jaguar feierte (wenn das das richtige Wort ist) das Ende des E-Type, indem 49 der letzten 50 V12-Roadster in schwarzer Farbe mit verchromten Rädern ausgeführt wurden. Die Ausnahme unter den 50 Fahrzeugen war der vorletzte E-Type, der vom Band lief (Fahrgestellnummer IS 2871). Er wurde speziell in dunkelgrün lackiert, um zum Rest der Jaguar-Sammlung des Kunden Robert Danny zu passen. Alle 50 Exemplare trugen eine spezielle Plakette zur Identifizierung des Armaturenbretts, doch die des allerletzten Exemplars, Fahrgestell-Nr. IS 2872, Karosserie-Nr. 4S 8989, war etwas anders formuliert. Um ihn für die Nachwelt zu erhalten, wurde er direkt an den Jaguar-Daimler-Heritage-Trust ausgeliefert.
Bis zum Schluss blieb der E-Type ein Schnäppchen. Erstaunlicherweise wurde auf diese unverwechselbaren letzten 50 Fahrzeuge, die heute ein äußerst wertvolles Oldtimer-Sammlerstück darstellen würden, kein Preisaufschlag erhoben.

Der **XJ6** kam 1968 auf den Markt und zeichnete sich durch Fahrkomfort, Geräuscharmut und hervorragende Straßenlage aus.
Anfänglich wurde er mit dem bekannten XK 6-Zylinder-Motor angetrieben. Die meisten XJ6 hatten ein Automatikgetriebe, alle hatten eine Servolenkung und einige hatten einen 2,8-Liter-Kurzhubmotor. Der entschärfte XK-Motor leistete nur noch 170 DIN PS (in diese Zeit fiel auch die Umstellung der Leistungsangaben von bhp oder SAE PS zu DIN), aber der XJ erreichte trotz seines enormen Gewichts eine Geschwindigkeit von 120 mph oder mehr, und seine Straßenlage auf den neuen 70er-Radialreifen war so gut, wie es die breite Spur und die niedrige Bauweise vermuten ließen. Für diejenigen, die sich mit einem sanfteren Motor zufrieden gaben, gab es eine 2,8-Liter-Version (der Hub wurde auf 86 mm verkürzt), die 140 PS leistete und genauso gut aussah. Der XJ6 verkaufte sich so gut, dass es keinen Grund gab, die Produktion des XJ12 ließ noch bis 1972 auf sich warten. Mit der Einzelradaufhängung des E/S/Mark X, die so lange verfeinert wurde, bis ihre Fahrqualität Maßstäbe setzte, an denen sich alles messen lassen musste, und mit einer großzügigen und kostspieligen Isolierung, die durch eine großzügig gefertigte Karosserie von vollendetem Aussehen und unverkennbarer Jaguar-Handschrift ergänzt wurde.
Über die Jahre blieb der XJ Jaguars langlebigste Kreation, die mit großem Erfolg von 1968–1987 produziert wurde.

Die XJ-Baureihe Jaguar XJ6
Produktionszeitraum 1968–1987
Motor: 6-Zylinder, Hubraum: 2,791/4,235/3,442 l
Leistung: 180–245 bhp
Getriebe: 4/5-Gang manuell, 3-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit: 199 km/h
Produzierte Stück: 79.000

XJ6
Baujahr 1968

Jaguar Milestones | Kapitel 3 | Die 60er-Jahre

1960	Akquisition von Daimler
1961	Das Unternehmen stellt den E-Type-Zweisitzer und die Mark X-Limousine vor, beide mit umlaufender Einzelradaufhängung. Akquisition von Guy Motors in Wolverhampton.
1963	Akquisition von Coventry Climax Engines Ltd.
1964	Akquisition von Henry Meadows Ltd.
1966	Jaguar Cars Ltd und Tochtergesellschaften fusionieren mit der British Motor Corporation zur British Motor Holdings.
1968	British Motor Holdings fusioniert mit der Leyland-Gruppe zur British Leyland Motor Corporation. Einführung XJ-Serie, die von Beginn an von Jaguars erstem „V"12-Motor angetrieben werden sollte (Umsetzung erfolgte erst 1972).

Quellennachweis und weiterführende Literatur:

Fotos © jaguarheritage.com

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
www.jaguarheritage.com
Bernard F. Viart, Xavier de Nombel: Mythos Jaguar. Motorbuch-Verlag, Stuttgart 1992, ISBN 3-613-01490-4
Nigel Thorley, Paul Debois: Jaguar Mark I/ Mark II. Heel, Königswinter 2001, ISBN 3-89365-923-4
Glen Smale: Jaguar E-type, Portrait einer Design-Ikone. Heel Verlag, Königswinter 2008, ISBN 978-3-86852-027-9
Heiner Stertkamp: Jaguar – 100 Jahre Sport & Eleganz. (11/2021), ISBN 978-3-96664-302-3
Übersetzung: Jaguarclub Austria

Mitglieder und ihre Katzen aus den 60er-Jahren

CLUB NEWS

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
TYRES

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.