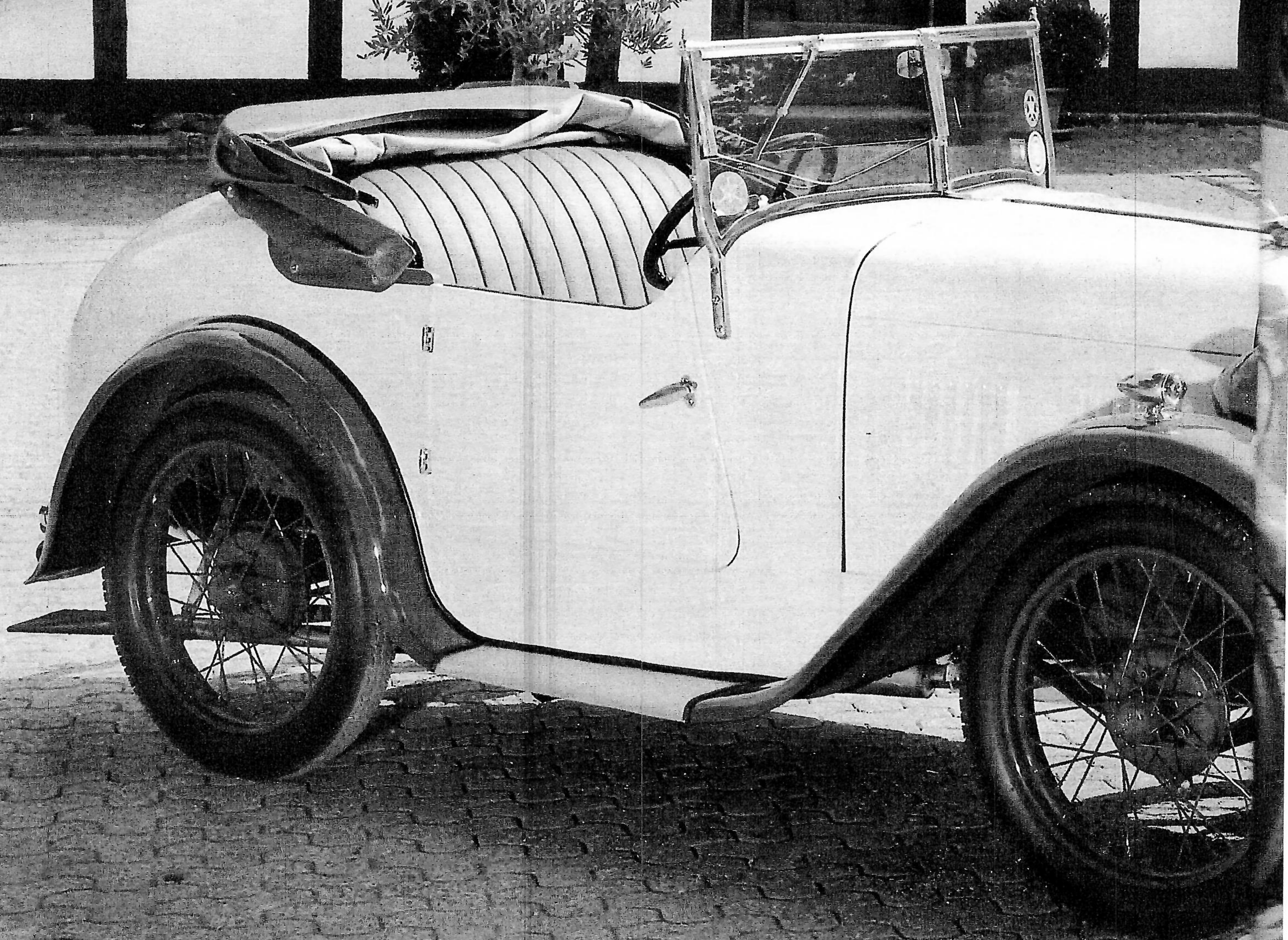


AUTOMOBIL 100 JAHRE JAGUAR

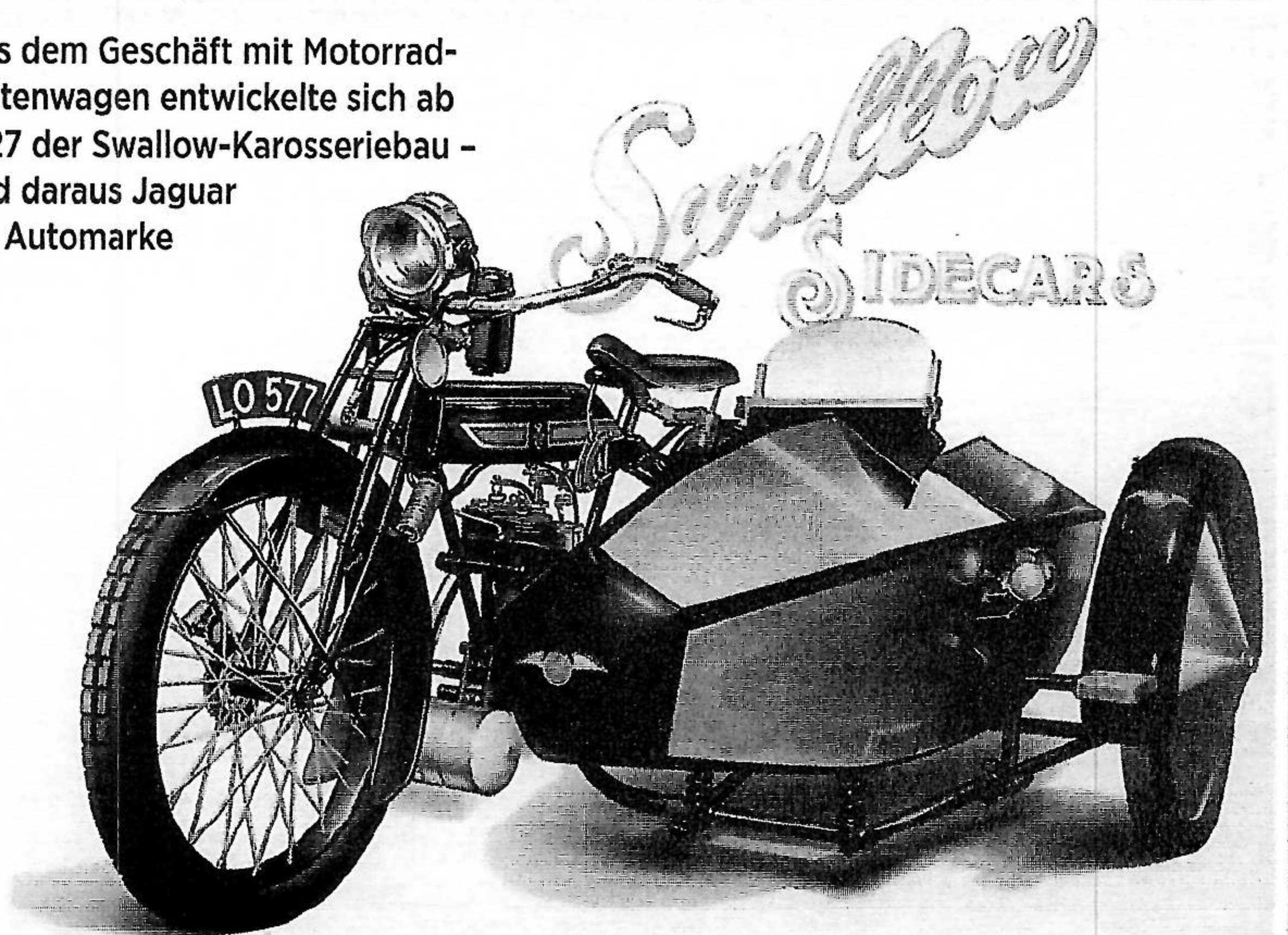
Lyons' CLUB



Als sich William Lyons 1922 mit William Walmsley zusammensetzte, um Motorrad-Seitenwagen zu bauen, ahnte er sicher nicht, dass sich daraus einmal eine legendäre Sportwagenfirma mit bewegter Geschichte entwickeln würde. Diesen Monat jährt sich die Gründung zum hundertsten Mal



Aus dem Geschäft mit Motorrad-Seitenwagen entwickelte sich ab 1927 der Swallow-Karosseriebau – und daraus Jaguar als Automarke





Der im XK 120 debütierende hoch-Sechszylinder gehörte jahrzehntelang zur DNS von Jaguar

Die torpedoförmigen Seitenwagen mit alubeplanktem Holzrahmen, die William Walmsley (1892-1961) einzelnstückweise fertigte, waren für junge Motorrad-Afficionados mit Hang zur Zweisamkeit zu Beginn der zwanziger Jahre der letzte Schrei im Vereinigten Königreich. So auch für den Zweirad-verrückten William Lyons (1901-1985), der in der Blackpooler Nachbarschaft des 30-jährigen Beiwagenbastlers lebte und zu jener Zeit Sunbeam-Motorräder verkaufte. Lyons sah in den von Walmsley kurz nach dem Ersten Weltkrieg ersonnenen Seitenwagen ein vielversprechendes Produkt, wenn nur der Fabrikationsausstoß höher wäre, als der heimische Gartenschuppen des Erbauers hergab. Mit einer Kreditbürg-

Austin Swallow



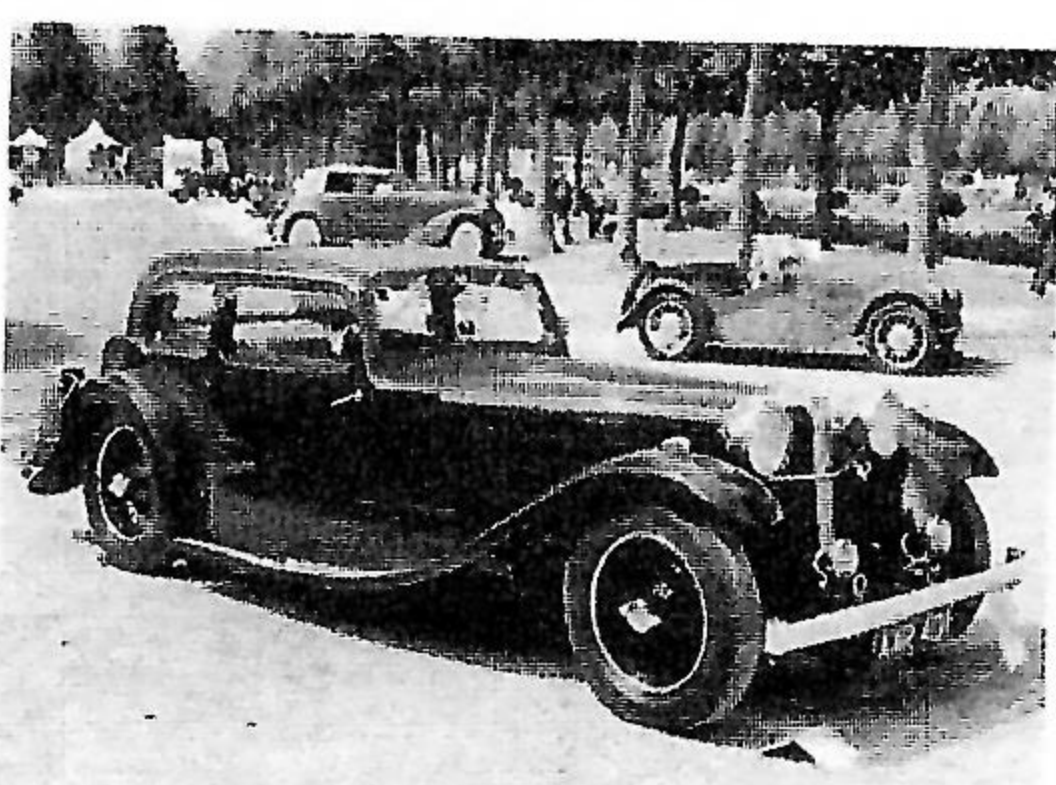
Mit Austin Swallow fing es an, über Standard Swallow mauserte sich das Unternehmen zu SS - daraus wurde Jaguar

schaft ihrer Väter wurden die beiden jungen Männer Geschäftspartner und zogen in eine größere Werkstatt. Nachdem die Formalitäten im November 1922 erledigt waren, wurde die Beurkundung der Partnerschaft auf den 11. September 1922 vordatiert - genau eine Woche nach William Lyons' 21. Geburtstag und somit seiner Volljährigkeit.

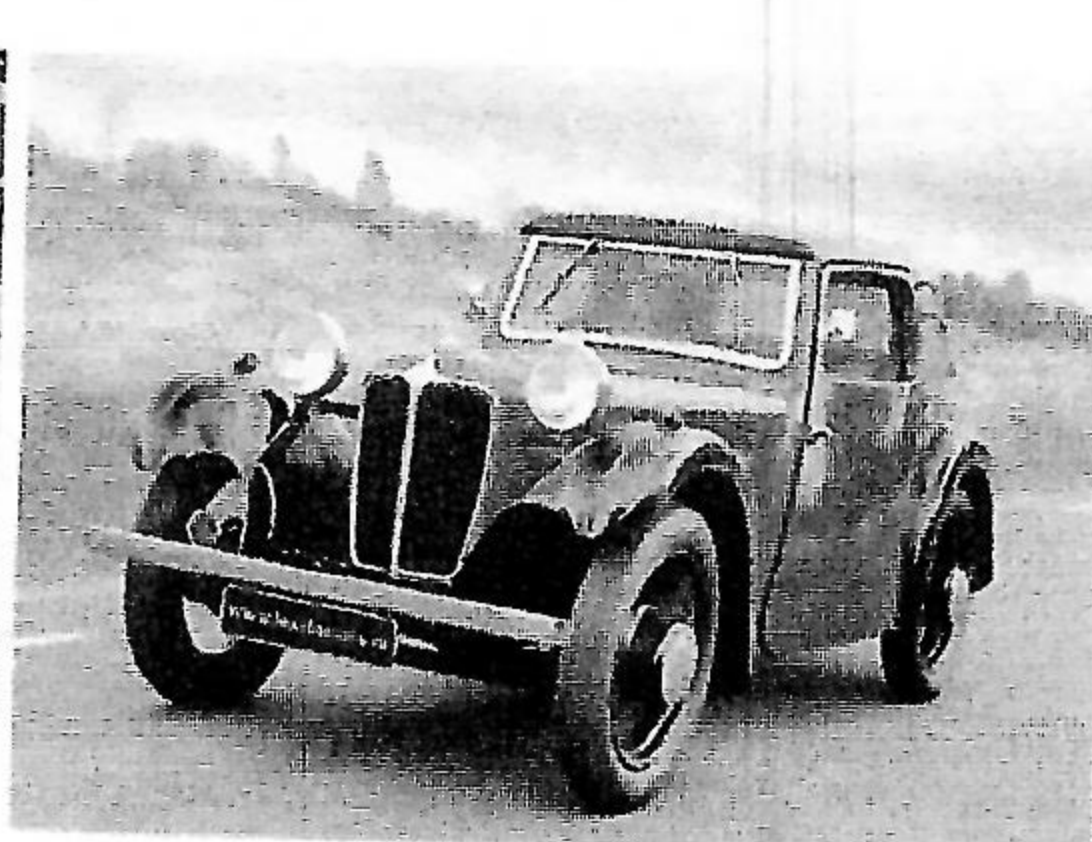
Zunächst nannten die beiden ihr Geschäft ganz prosaisch *Walmsley & Lyons*, doch schon bald firmierte es unter der Bezeichnung *Swallow Sidecar Company*. Swallow (Schwalbe) passte als Name gut, die kleinen Vögel waren flink und behend wie die Beiwagenkonstruktion, deren Anteil an sportlichen Erfolgen in Gespannrennen nicht unerheblich war. Das Unternehmen florierte, der Umzug in

größere Räumlichkeiten war unumgänglich, zur Beiwagenfertigung kamen nach und nach Reparaturarbeiten an Autokarosserien hinzu. William Lyons sah das Potential für einen größeren Markt individualisierter Massenautomobile, namentlich des erfolgreichen Austin Seven.

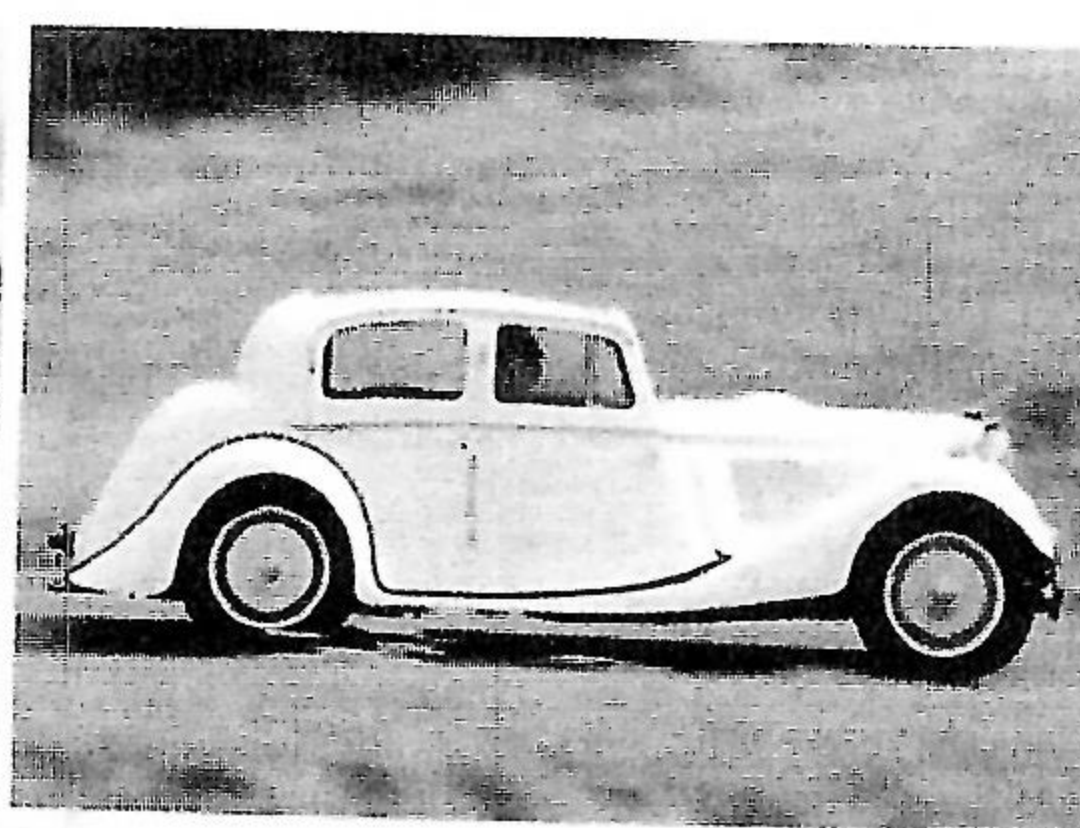
Im Mai 1927 lancierte die Firma schließlich die erste automobiler Eigenkreation, den Austin Seven Swallow, gestaltet von Karosseriebau-Ingenieur Cyril Holland nach Lyons' Vorgaben. Dem offenen Tourer folgte rasch eine Saloon-Variante. Damit reihte sich das junge Unternehmen ein in den großen Reigen von Karosseriefirmen, die für den kleinen Austin Spezialaufbauten anboten. Swallows Schöpfung gab sich allerdings schnittig-extravaganter als der Rest und war schnell recht beliebt. Das äußerte



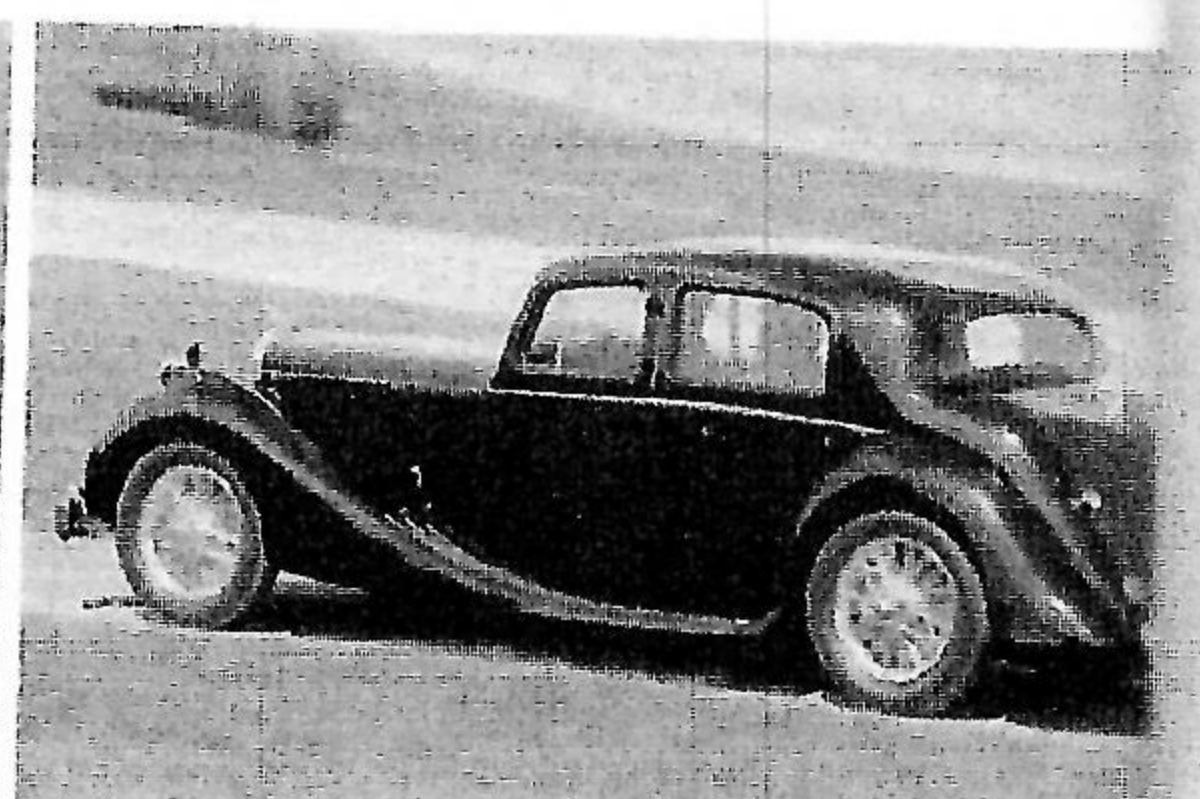
Ende 1931 stellte William Lyons sein erstes Produkt unter eigenem Label vor - den SS One



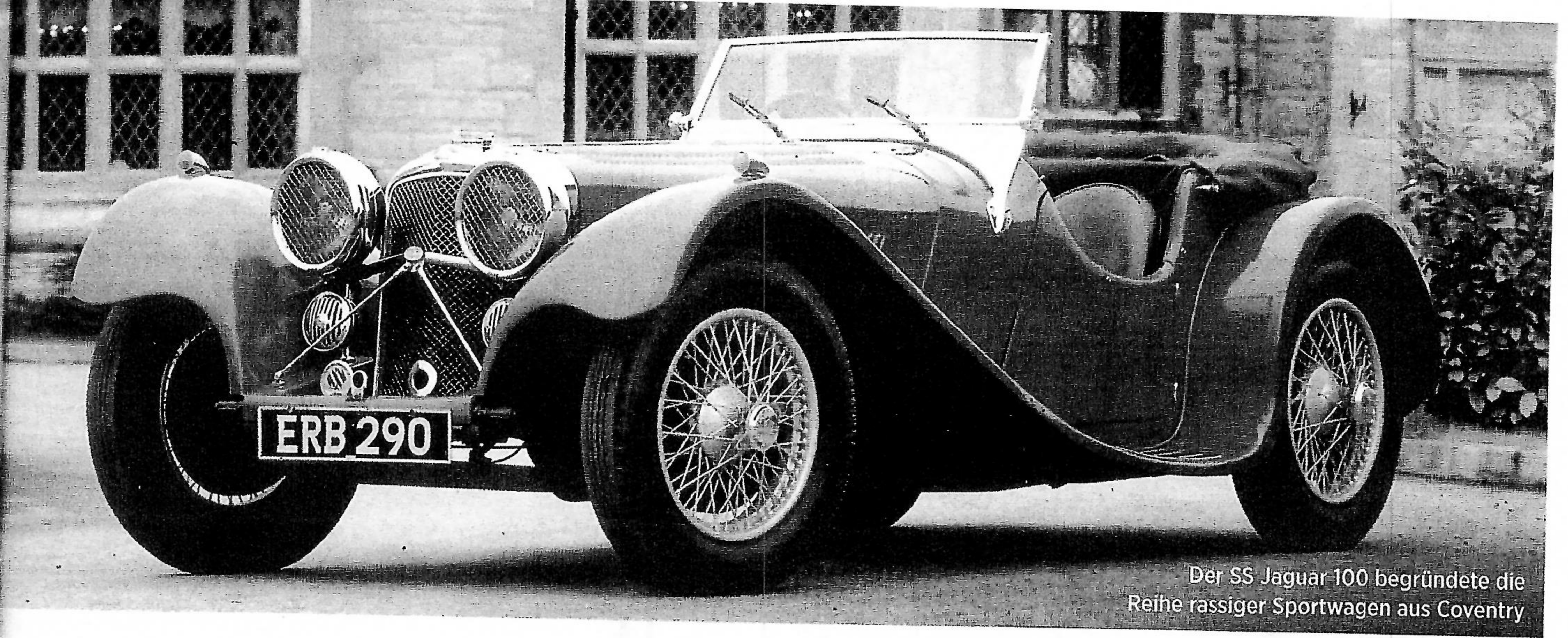
Der kleinere SS Two hatte ein Vierstatt Sechszylinder-Triebwerk von Standard unter der Motorhaube



Ende der Dreißiger bildeten SS Jaguar 1½ (Bild), 2½ und 3½ Litre mit ohv-Motoren die Saloon-Palette



Nach 1945 hieß die Marke Jaguar. Die Sechszylinder (hier der 2½ Litre) waren länger als der 1½ Litre



Der SS Jaguar 100 begründete die Reihe rassistiger Sportwagen aus Coventry



Sir William Lyons: – „Mister Jaguar“

Statt in die Fußstapfen seines musikalischen Vaters zu treten, faszinierte William Lyons schon in jungen Jahren die motorisierte Fortbewegung. Allerdings bekam er von seinem Altvordenen durchaus ein stilsicheres Ästhetik-Empfinden mit, er gab die gestalterische Marschroute bis zum XJ-S vor. An Wochenenden tobte sich der Jungspund mit seiner Harley aus, als er sich mit William Walmsley zusammentat. Auf letzteren ging auch die Be-

nennung des gemeinsamen Unternehmens in *Swallow Sidecar Company* zurück – Lyons war von der Tiernamen-Idee nicht so überzeugt. Wie auch 1935 nicht, als es um die Namensgebung für die Fahrzeuge mit der neuen Motorgeneration ging: Den Begriff Jaguar hatte die Werbeagentur vorgeschlagen, die für die Firma tätig war – mit mehr oder wenig Nachdruck gelang es den Reklamefritzen schließlich, Lyons zu überzeugen...

sich auch im Firmennamen, der sich zunächst in *Swallow Sidecar and Coachbuilding Company* und bald darauf schlicht in *Swallow Coachbuilding Company* änderte.

Ende 1928 war der Umzug in die Holbrook Lane nach Coventry erfolgt, dem Herzen der britischen Automobilindustrie. Inzwischen hatten auch Standard, Swift sowie ein paar Fiat und Morris diverse Swallow-Aufbauten erhalten, 1932/33 kam noch Wolseley hinzu. Den Löwenanteil machten aber die Austin-Seven-Abkömmlinge aus, von denen bis 1932 insgesamt rund 2500 Stück entstanden. Ende 1931 kündigte die Firma zwei neue Modelle an, die Anfang des Folgejahres in Produktion gingen: Die niedrigen Coupé-Karosserien von SS One (Sechszylinder) und SS Two

(Vierzylinder) mit ihren langen Motorhauben und knappen Cockpits gingen wiederum auf Ideen von William Lyons zurück. Die Modellbezeichnung leitete sich ab vom Lieferanten der Motoren und Fahrgestelle, kombiniert mit dem Namen des Karosserieherstellers: Standard Swallow. Nicht lange darauf ließ sich William Walmsley auszahlen: Mit der Gründung von *S.S. Cars Limited* am 26. Oktober 1933 und der darauffolgenden Geschäftsaufnahme zum 1. Januar 1934 ging der Kauf sämtlicher Anteile der *Swallow Coachbuilding Company* bis zum 31. Juli jenes Jahres einher. Die Seitenwagen behielt die neu formierte *Swallow Coachbuilding Co. (1935) Limited* im Programm, bevor sie Anfang 1946 verkauft wurde. Tourer und Saloons ergänzten schon bald die Modellpalette von S.S. Cars,

Die Schwalbe als Kühlerfigur auf den Austin Swallow stand für Flinkheit



Lyons über Kühlerfiguren aus dem Zubehörhandel: „Die sehen ja aus wie eine Katze, die vom Zaun geschossen wurde.“



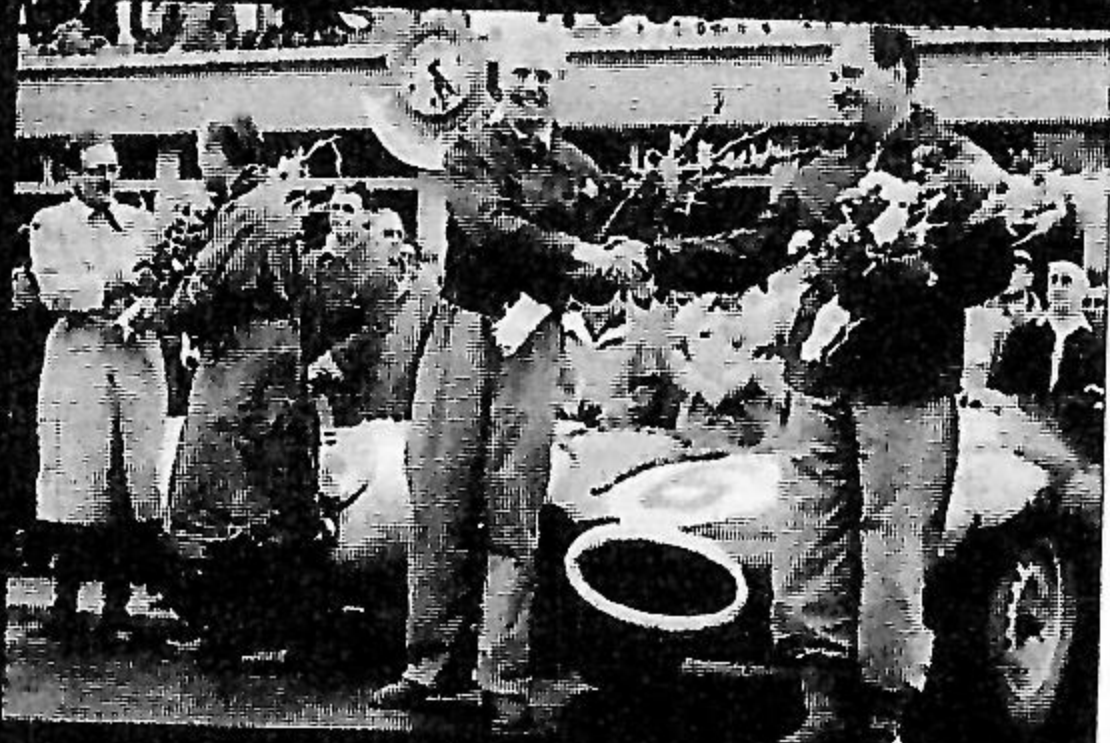
Gib mir den Schotter!

Nach ersten Erfolgen mit dem SS Jaguar 100 in den Dreißigern, etwa dem Sieg bei der RAC Rally 1938, fuhren die Katzen aus Coventry nach dem Zweiten Weltkrieg weiter auf der Gewinnerstraße – nicht nur auf der Rennstrecke, sondern auch auf Schotter: Herausragend ist etwa der Goldpokal, den Ian

Appleyard mit seiner frisch angetrauten Gattin Pat – William Lyons' Tochter – im XK 120 bei der Internationalen Alpenrallye 1950 gewann (rechts). Und 1956 sprang ein Gesamtsieg bei der Rallye Monte-Carlo heraus: Ronnie Adams und Frank Biggar trieben ein behäbiges Mk-VII-M-Dickschiff zum Erfolg.



Siegreich in den Fünfzigern



Bei zweien der fünf Le-Mans-Gesamtsiege in den Fünfzigern saß Ivor Bueb (oben rechts im Bild) mit hinterm Steuer, der hier mit Mike Hawthorn den 1955er Sieg feiert – nachdem dort gut 22 Stunden zuvor beim tragischsten Unfall der Rennsportgeschichte 84 Menschen umgekommen waren. 1957 war Bueb erneut siegreich, zusammen mit Ron Flockhart. Letzterer hatte auch schon 1956 gemeinsam mit Ninian Sanderson gewonnen, allerdings zählte das Rennen in jenem Jahr wegen der Vorjahreskatastrophe nicht als Lauf zur Sportwagen-WM. Ivor Bueb kann somit als erfolgreichster Jaguar-Fahrer in Le Mans gelten.



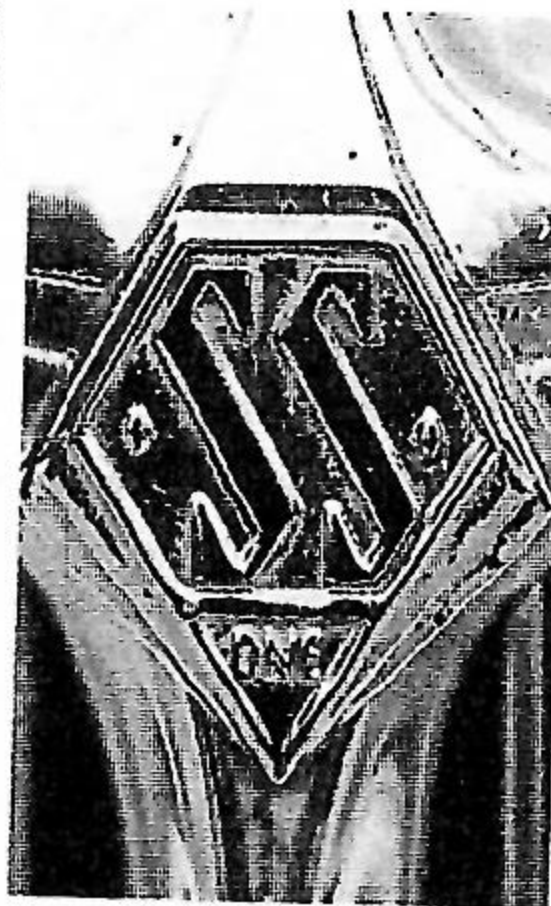
die immer umfangreicher wurde. Den SS One gab es auch als Drophead Coupé – britisch für Cabriolet – und ab September 1934 als Airline Saloon – der Begriff „Stromlinie“ war damals gerade mächtig en vogue. Im Herbst 1935 löste ein von Harry Weslake entwickelter Zweieinhalbliter-ohv-Sechszylinder den bisherigen Seitenventiler des SS One ab, auf dem er basierte. Einher ging das Erscheinen des neuen Aggregats mit der Lancierung von „SS Jaguar“ als Markennamen – samt der von Frederick Gordon Crosby gestalteten springenden Raubkatze auf dem Kühler, dem „Leaper“, der allerdings erst ab 1938 auf der Zubehörliste stand. Im Herbst zuvor war noch ein Dreieinhalbliter gefolgt, den Anderthalbliter-Vierzylinder gab es ebenfalls seit 1937 mit hängenden Ventilen.

Mit den neuen Triebwerken begegnete die Firma der Kritik am neuen Sportwagen SS 90, der im Frühjahr 1935 erschienen war und „more show than go“ bot. Noch im September 1935 wurde der rasant aussehende Zweisitzer als echter 100-Meiler der Presse vorgestellt – der SS Jaguar 100 war geboren. Auch wenn er die versprochenen 160 km/h erst mit dem

später lieferbaren Dreieinhalbliter schaffte: 314 Exemplare (gegenüber 24 SS 90) genügten, um dem Ruf der Marke sportlichen Glanz zu verleihen.

Der Markenname hatte indes einen entscheidenden Makel: Das Kürzel SS war spätestens seit dem Zweiten Weltkrieg ein No-Go. Am 23. März 1945 wurde das Unternehmen umbenannt in *Jaguar Cars Limited*, den Firmennamen hatte sich Lyons bereits acht Jahre zuvor gesichert. Mit den umbenannten Vorkriegs-1,5-, 2,5- und 3,5-Liter-Modellen startete schließlich die Nachkriegsproduktion, ihnen folgten im Oktober 1948 die Mk-V-Sechszylinder nach, ebenfalls karosiert als geschlossene Viertürer und Freiluftversionen.

Für die Sensation auf der Earls Court Motor Show in jenem Jahr sorgte aber der XK 120. William Heynes und Walter Hassan hatten dem offenen Zweisitzer einen herrlichen Doppelnocker entworfen. Der XK-Sechszylinder gehörte gut vier Jahrzehnte lang zur Grundausstattung des Hauses. Hinzu kamen die fließenden Linien, denen der stilistische Einfluss des offenen Mille-Miglia-BMW-328-Sportwagens von 1940 nicht abzusprechen



Die optische Verwandtschaft des sechseckigen SS-Logos zum damals bereits bekannten MG-Oktagon kam nicht von ungefähr

ist. An der Front prangte angriffsartig das fauchende Gesicht eines Jaguars, der „Growler“, über dem schmalen Kühlergrill. Der XK 120 war erfolgreich im Renn- und Rallyesport sowie bei Rekordfahrten und schließlich neben dem Roadster auch als Cabriolet und Coupé lieferbar. Mit seinen Nachfolgern XK 140 und XK 150 blieb die Modellreihe bis Herbst 1961 in Produktion und wurde annähernd 30.000-mal gebaut.

Aus der Feder von Malcolm Sayer kamen schließlich die in Le Mans erfolgreichen Typen C-Type und D-Type hinzu, die das 24-Stunden-Rennen zwischen 1951 und 1957 fünfmal gewannen – nicht zuletzt ab 1953 dank innovativer Scheibenbremsen – und damals an der Sarthe erfolgreicher waren als Enzo Ferraris Renner, die nach zwei Nachkriegs-Erfolgen erst ab Ende der fünfziger Jahre zum Rundumschlag ausholten.

Unterdessen kam mit den großen Jaguar-Saloons Mk VII/VIII/IX – jetzt ebenfalls mit XK-Maschine ausgestattet – der eingängige Werbeslogan „Grace... Space... Pace...“ auf, der insbesondere den Viertürern des Hauses bis Ende der Sechziger erhalten blieb.



Für das Äußere des D-Type nahm sich Malcolm Sayer dem Vernehmen nach Alfa Romeos Disco-Volante-Renner zum Vorbild

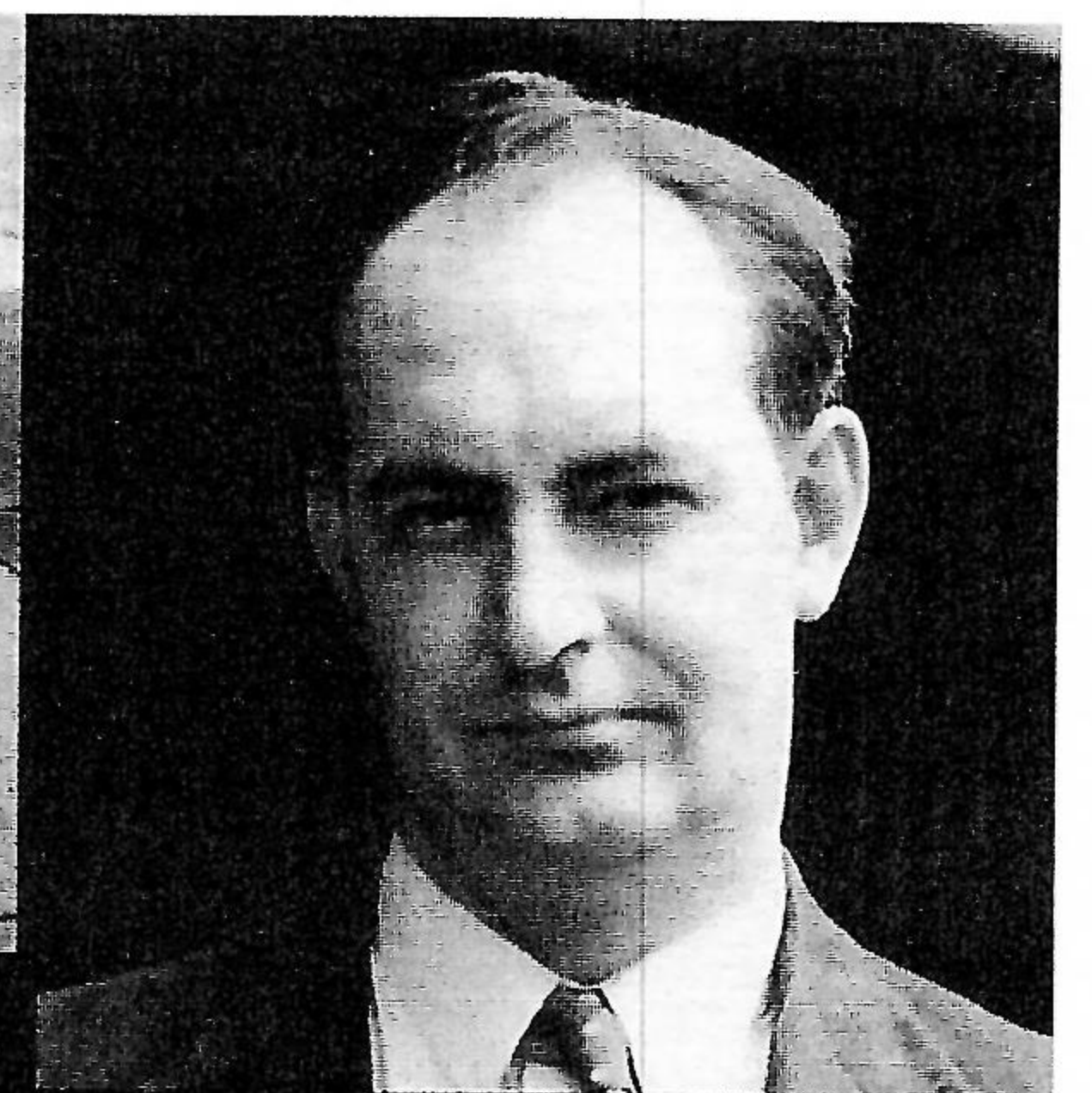
Der kleinere Mk1 ergänzte Mitte der Fünfziger das Programm, sein volles Potential entfaltete er aber erst ab 1959 als Mk2. Auf dessen Basis entstanden später auch S-Type und 420, die Zwischentypen zum Mk-10-Spitzenmodell darstellten, der 1961 mit selbsttragender Karosserie – wie die kleineren Viertürer – debütierte und die bisherigen großen Saloons mit ihrem separaten Rahmen ablöste.

Im März jenes Jahres präsentierte die Marke dann *den* Jaguar schlechthin: Der E-Type, der auf dem Genfer Autosalon 1961 sein Debüt gab, war Sex auf Rädern pur. Die geschwungenen Rundungen, die Malcolm Sayer dem Straßensportler in Kombination mit langer Motorhaube und knappem Cockpit samt Fastback-Heck (oder al-



Der Luftikus

Der studierte Aerodynamiker Malcolm Sayer (1916-1970) zeichnete verantwortlich für die windschnittigen Linien von Jaguars erfolgreichem Le-Mans-Renner C-Type, der das Rennen 1951 und 1953 gewann, sowie dem D-Type, Siegerauto von 1955 bis 1957. Sayer schuf auch die aufregende Form des E-Type (im Bild oben zu sehen ist dessen Lightweight-Version neben C- und D-Type) sowie später den XJ13.



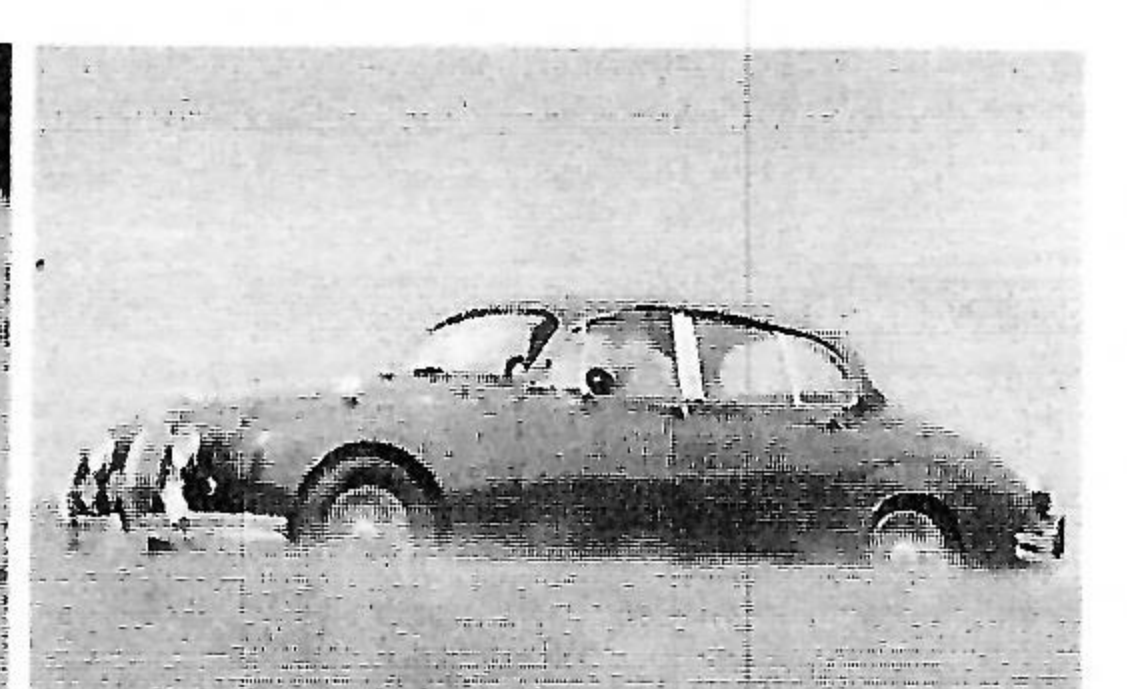
Die erfolgreiche XK-Baureihe (hier der XK 150 als Coupé) blieb bis 1961 in Produktion



Die großen Saloons der Fünfziger (im Bild ein Mk IX) erhielten ebenfalls den XK-Doppelnocker



Vom XK-SS, abgeleitet vom D-Type, wurden bis zum großen Werksbrand Anfang 1957 nur 16 Stück gefertigt



Jaguars Mk2 wurde durch die Renneinsätze von Importeur Peter Lindner bei uns populär



Beruf: Testfahrer

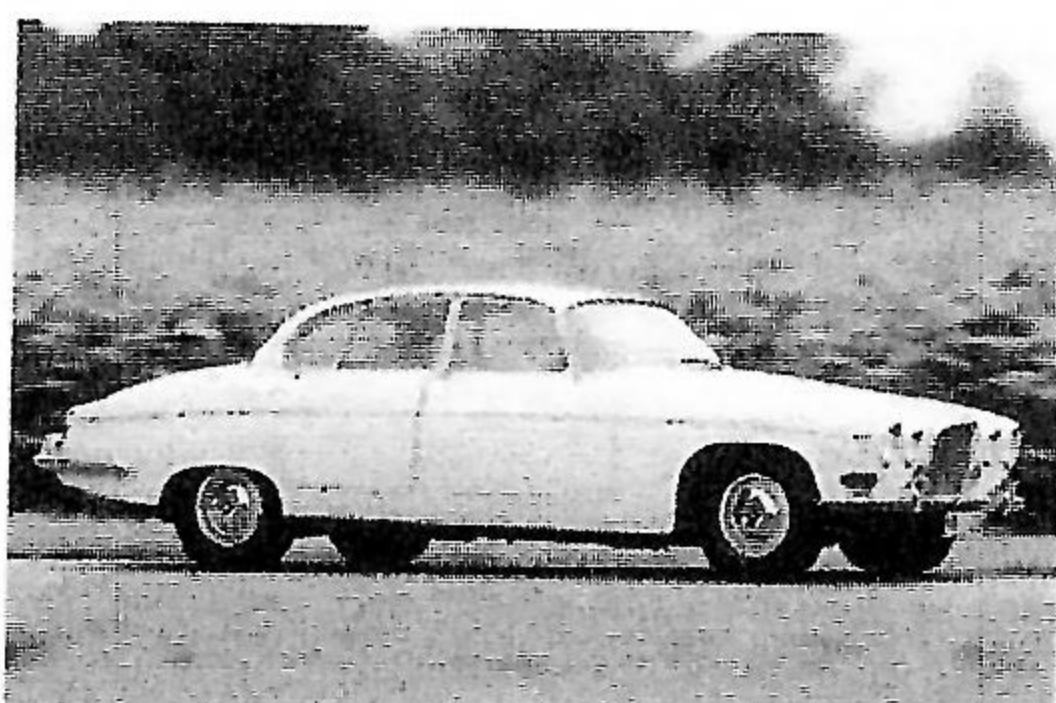
Norman Dewis (1920-2019) absolvierte für Jaguar in den Fünzigern Renneinsätze und Rekordfahrten. Im März 1961 fuhr er in einer halsbrecherischen Nacht- und Nebeltour den für die Presse-Präsentation vorm Autosalon dringend benötigten E-Type-Roadster (mit dem Kennzeichen 77 RW) nach Genf, wo das neue Modell Weltpremiere feierte. Damit wiederholte er die Vollgastour von PR-Mann Bob Berry, der das Coupé (mit dem Kennzeichen 9600 HP) zuvor in ähnlich fixer Manier von Coventry an den Genfer See chauffierte, um der ungeduldigen Journalistenschar im Parc des Eaux Vives Gelegenheit zu Probefahrten zu geben.



ternativ mit flacher Kofferraumhaube beim Roadster) verpasst hatte, waren an Rassigkeit kaum zu überbieten: ein Jahrhundert-Entwurf. Der XK-Sechszylinder war inzwischen auf 3,8 (später 4,2) Liter aufgebohrt worden und leistete 265 SAE-PS – genug für 240 km/h. Autojournalist Fritz B. Busch verfasste für *Das Auto, Motor und Sport* eine legendäre Eloge über die „geschrubbte Flunder“, mit der er unterwegs war.

Die Firma selbst produzierte damals bereits seit zehn Jahren in einem

We
Fa
Üb
gu
sch
me
on
me
XJ
196
zu
ge
Jul
gu



Die opulenten Linien des Mk 10 prägten den Stil der Jaguar-Saloons für die folgenden Jahrzehnte



1971 erschien der neue V12-Motor im Jaguar E-Type, der fortan den langen Radstand des 2+2-Sitzers hatte

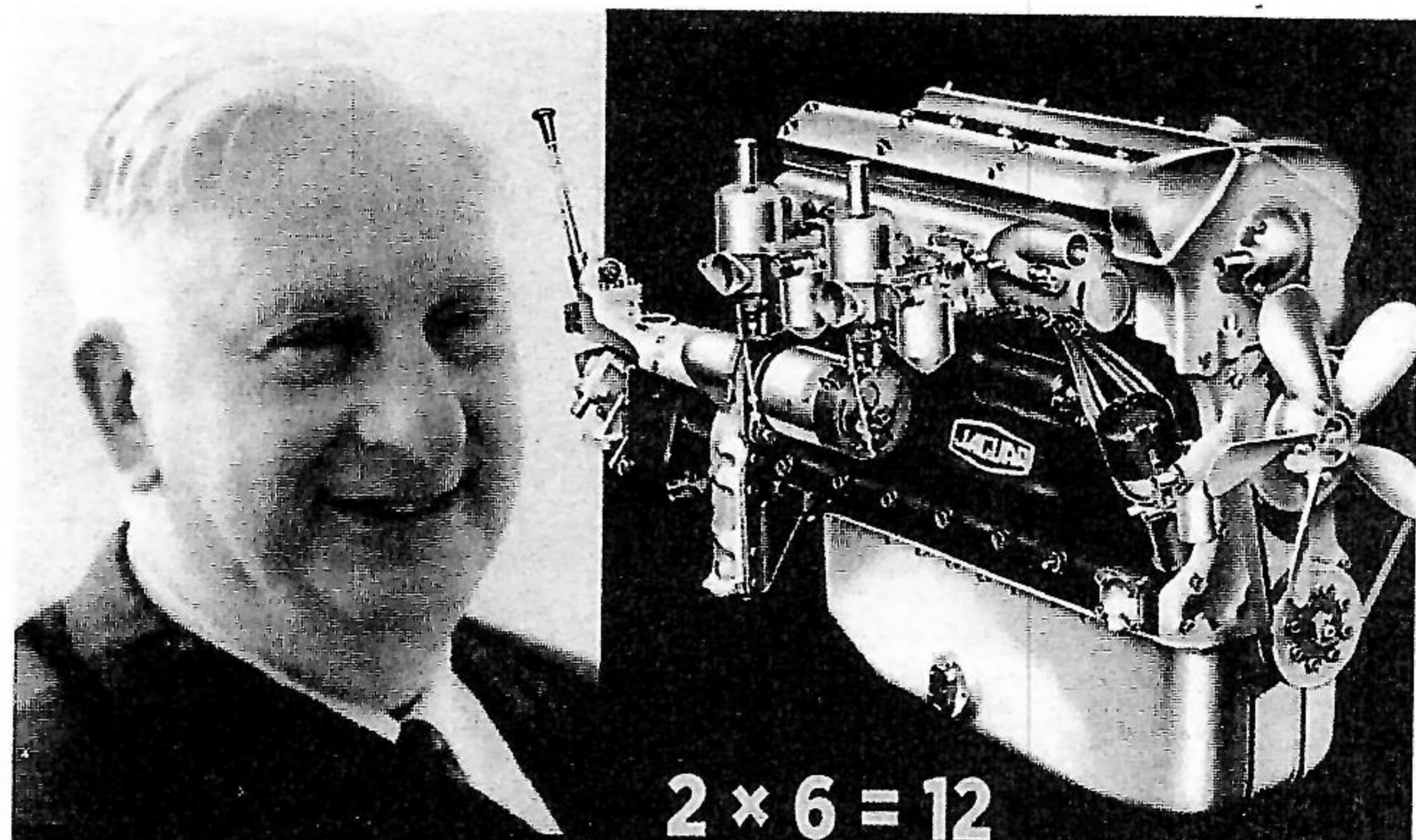
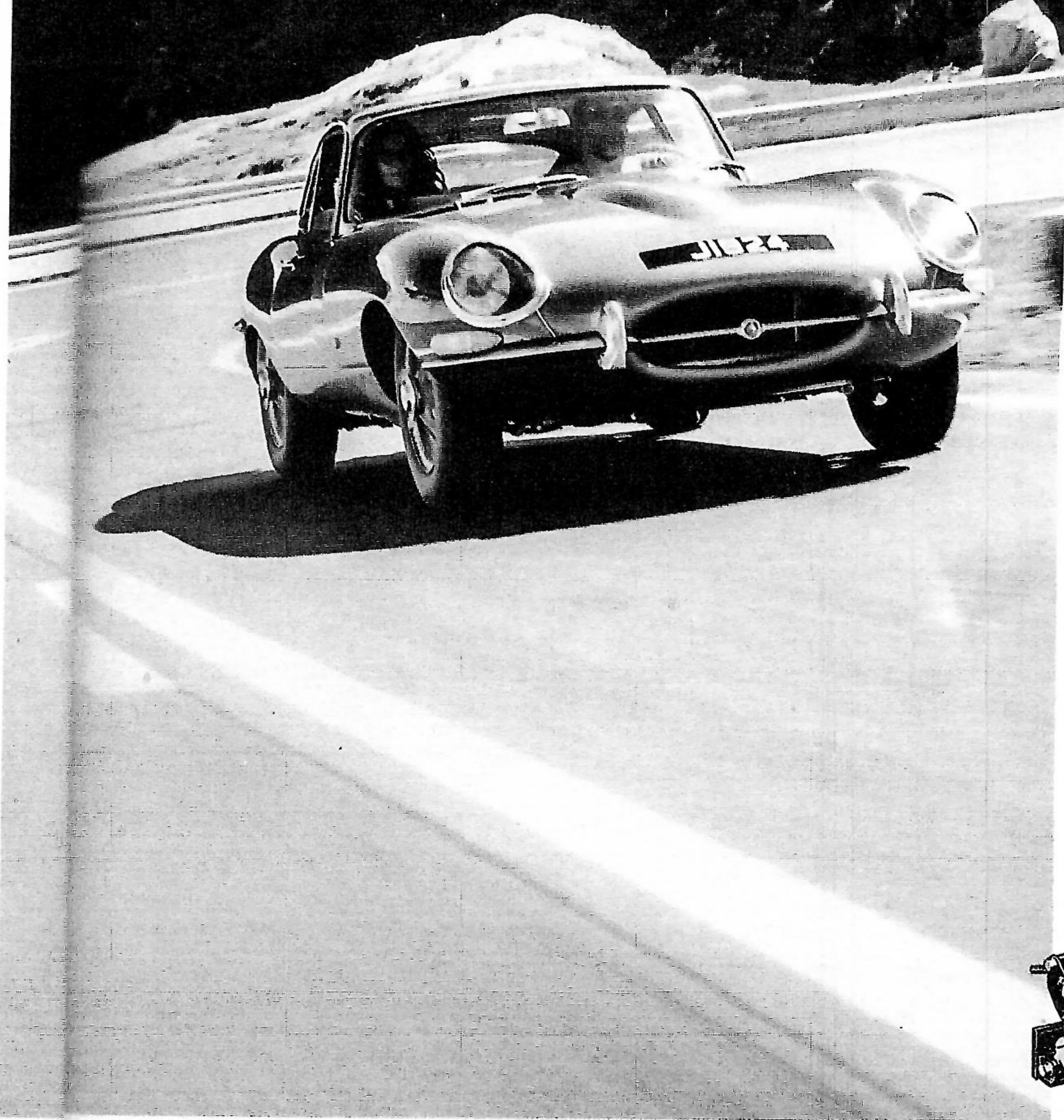


Der XJ (hier ein Series 1) blieb lange in Produktion. Der Sechszylinder bis 1987, mit V12 gar bis 1992



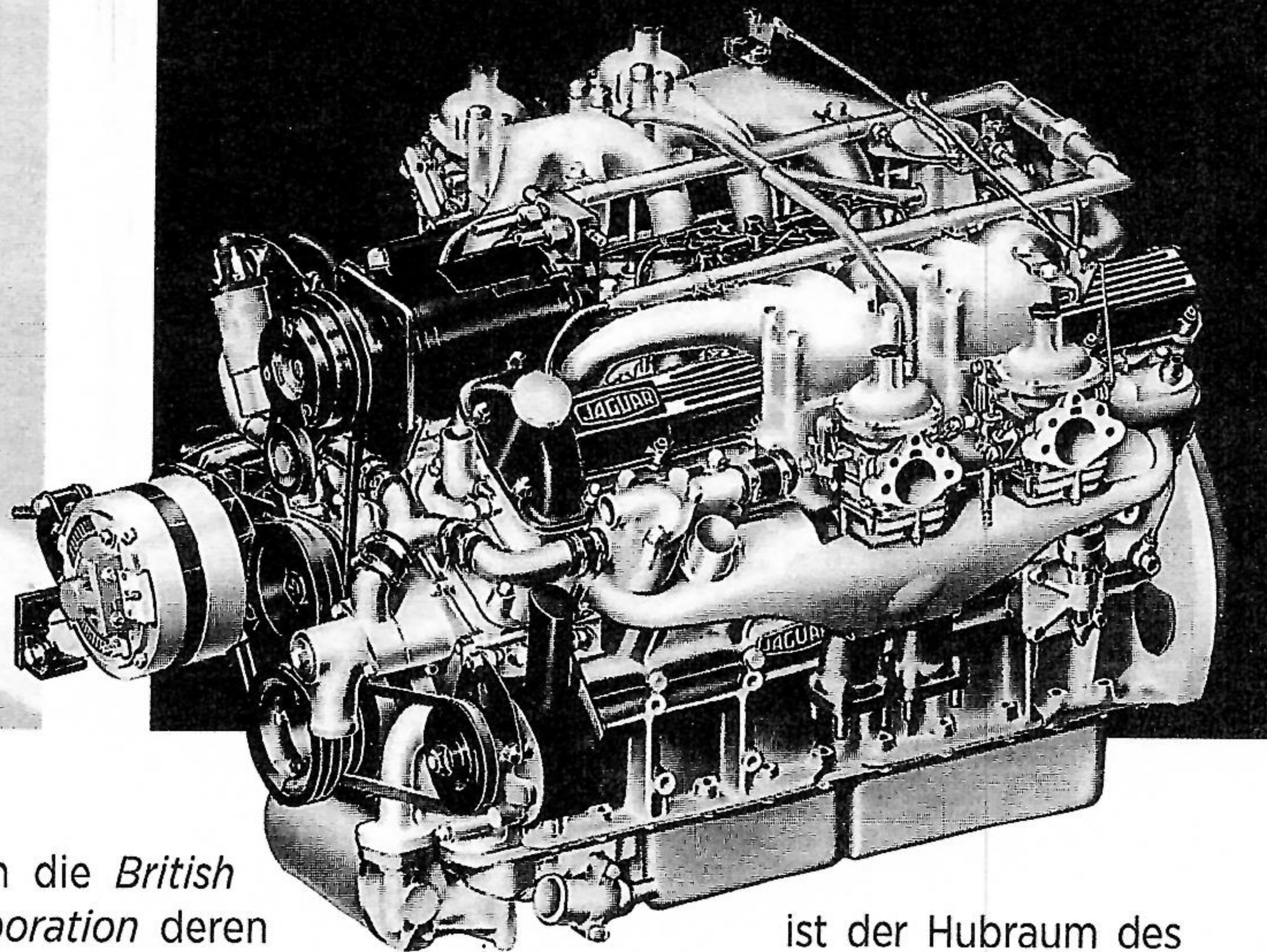
Auch der XJ-S hielt lange durch: Er bereicherte die Jaguar-Palette ab 1975 mehr als zwei Jahrzehnte lang

Sex auf Rädern: der E-Type. Voriges Jahr unternahm Jaguar einen Trip nach Genf zum 60-jährigen Jubiläum



$2 \times 6 = 12$

Walter Hassan (1905-1996) war bereits unter Jaguar-Chefkonstrukteur William Heynes mit der Ausarbeitung des XK-Sechszylinders befasst, ging aber 1950 zu Coventry Climax. Nachdem Jaguar die Firma 1963 gekauft hatte, kehrte Hassan zurück und arbeitete fortan maßgeblich an der Entwicklung des V12-Motors, mit dem der Sportwagenbauer vor allem auf den US-Markt schielte. Für den glücklosen XJ13 war ein dohc-Zwölfender für Sportwagenrennen vorgesehen, aber der war zu schwer und zu groß für den geplanten XJ-Saloon. Also gab es schließlich eine abgespeckte Version mit nur einer Nockenwelle pro Zylinderbank. In Le Mans 1988 und 1990 war der durstige V12 dann aber doch noch siegreich.



Werk in Coventrys Browns Lane, eine Fabrik, die Jaguar 1950 von Daimler übernommen hatte. 1960 kaufte Jaguar die *Daimler Company Ltd.* schließlich vom bisherigen Eigentümer BSA und machte aus der traditionsreichen Marke im Grunde nicht mehr als den Luxusabteiler der neuen XJ-Baureihe. Diese Viertürer kamen 1968 auf den Markt, als Jaguar bereits zu British Leyland gehörte. Der 1956 geadelte Sir William Lyons hatte im Juli 1965 nach der Übernahme des Jaguar-Karosserielieferanten Pressed

265

SAE-PS leistete der E-Type-Sechszylinder. Diese PS-Zahl kannte damals jedes Auto-Quartett spielende Kind

Steel durch die *British Motor Corporation* deren Angebot angenommen, sich mit BMC zur *British Motor Holdings Ltd.* zusammenzutun. Unter anderem Standard-Triumph und Rover vervollständigten bald darauf den Anfang 1968 zur *British Leyland Motor Corporation* erweiterten Konzern.

1971 erhielt der E-Type schließlich den 5,3-Liter-V12, den Walter Hassan und Harry Mundy aus dem verworfenen XJ13-Sportwagenprojekt von 1966 entwickelt hatten. Der Zwölfzylinder war im Jahr darauf auch im XJ zu haben und fiel insbesondere durch seine Trinksitten auf, bis Michael May ihm 1981 mit der High-Efficiency-Version das Saufen abgewöhnte. Mittlerweile war er auch im E-Type-Nachfolger (vom E entstanden insgesamt 72.535 Stück) XJ-S erhältlich, der 1975 erschienen war und das letzte Modell darstellte, das unter Sir William Lyons entwickelt wurde. Später

ist der Hubraum des V12 noch auf volle sechs Liter vergrößert worden, 1997 endete seine Produktion schließlich.

Die 1979 herausgekommene Serie 3 des XJ brachte der darbenenden Marke einen neuen Aufschwung, als John Egan, Jaguar-Chef seit 1980, eine Qualitätsoffensive startete und die Firma fit genug machte, um ab 1984 losgelöst von *Austin Rover* – wie BL inzwischen hieß – wieder auf eigenen Beinen zu stehen. Die Unabhängigkeit währte jedoch nur ein paar Jahre, 1990 übernahm Ford und steckte Jaguar eine Dekade später mit Land Rover in der kurzlebigen *Premier Automotive Group* zusammen (gemeinsam unter anderem mit Aston Martin und Volvo), nachdem die zwischenzeitlich zu BMW gehörende *Rover Group* aufgespalten worden war.

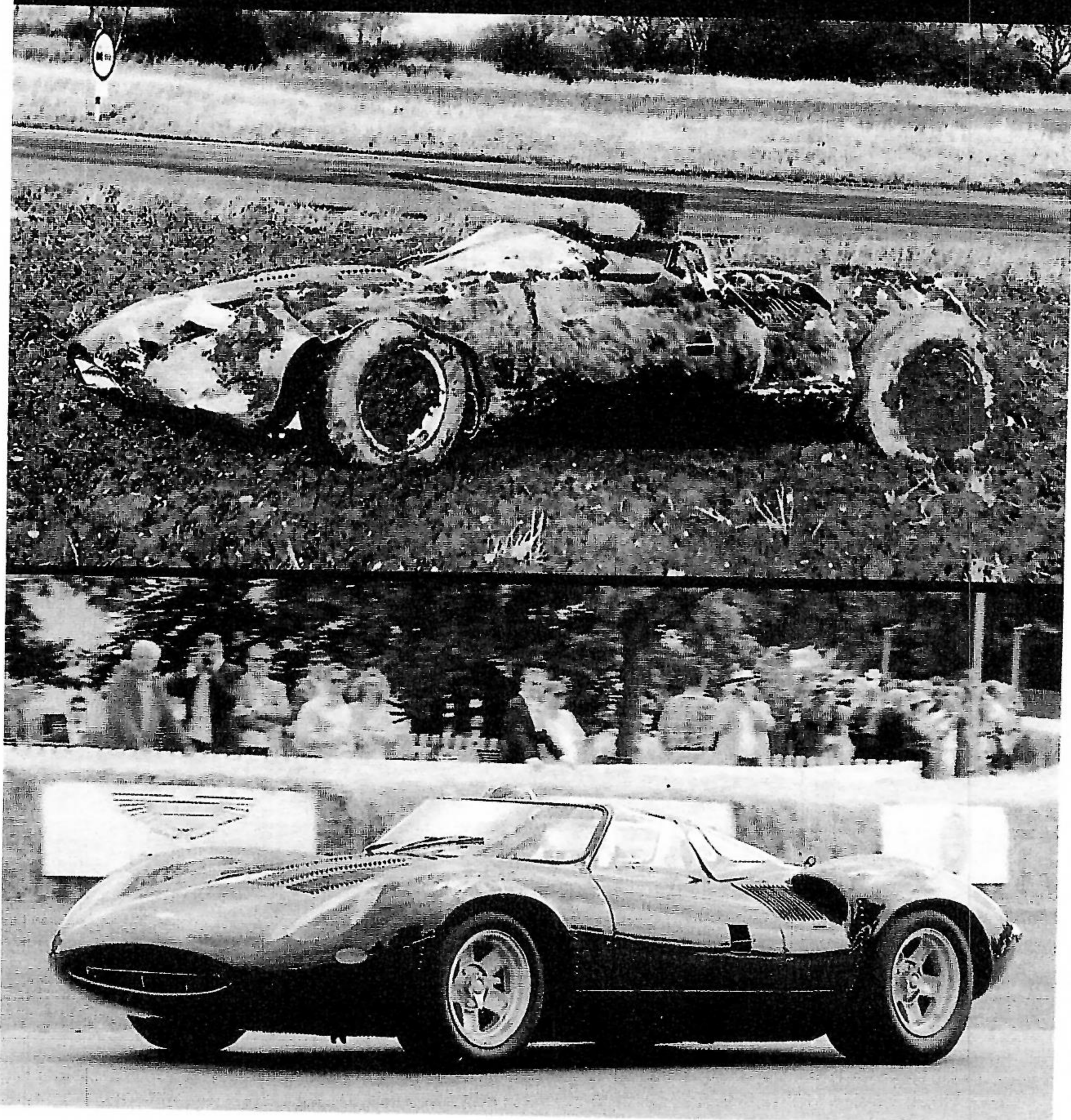
Den XJ6/XJ12-Modellen war 1986 die XJ40-Baureihe gefolgt, deren

Frederick Gordon Crosbys „Leaper“ ging auf eine Tigerskulptur von Bildhauer Casimir Brau zurück



Die wilde 13

1971 verunglückte Norman Dewis bei Werbefilmaufnahmen für das neue V12-Triebwerk auf der MIRA-Teststrecke bei Coventry mit dem Sportprototypen XJ13 schwer. Der Wagen überschlug sich mehrmals, Dewis blieb dennoch nahezu unverletzt. Seiner Frau erzählte er lieber nichts... Das Auto hingegen war ein Wrack. Jaguar ließ das Einzelstück 1973 wieder aufbauen. Mehr zu Norman Dewis, seinen schnellen E-Type-Ritt nach Genf und den XJ13-Unfall steht übrigens in der OLDTIMER-MARKT-Ausgabe 9/2021.



Die Qualitätsoffensive der Achtziger verlieh den Verkäufen des Jaguar XJ der Serie 3 neuen Schwung

Motorraum allerdings nicht für den Einbau des V12 geeignet war: Die Jaguar-Konstrukteure hatten das Triebwerksabteil für ihren neuen AJ6-Sechszylinder bewusst eng gehalten und erklärten dem Management, dass der Rover-V8 nicht unter die Haube passen würde. Der Geschichte widersprach lange niemand, doch die ungeliebte Konstruktion amerikanischen Ursprungs hätte durchaus gepasst – nur kam bei BL niemand auf die Idee, das mal nachzuprüfen. Und der durstige V12 war einfach nicht eingeplant



Der „Growler“ blieb anfangs den sportlichen Jaguar vorbehalten

gewesen, denn als die lange Entwicklungsphase des XJ40 Fahrt aufgenommen hatte, schlitterte die Welt gerade in die erste Ölkrise. Bis der Vorderwagen für den Zwölfender umkonstruiert war, musste noch der alte XJ12 erhalten – bis 1992. Erst dann war nach über 330.000 Einheiten Schluss mit der ersten XJ-Reihe – die Daimler-Versionen nicht mitgezählt.

In die Zeit der achtziger Jahre fallen auch Jaguars nächste große sportliche Erfolge. Mit dem XJ-S

mischte Tom Walkinshaw Racing vorne im Tourenwagensport mit, und Rennsportwagen der XJR-Reihe siegten 1988 und 1990 in Le Mans. Aus diesen Aktivitäten hervorgegangen war anschließend der Supersportwagen XJ220, der letztlich aber mit einem Sechs- statt Zwölfzylinder auskommen musste und so potentielle Kunden enttäuschte – statt der geplanten 350 wurden nur 285 Exemplare fertiggestellt. Da half auch der Temporekord von 349,4 km/h nicht, den der Renner 1992 in Nardò auf-



Angekündigt mit zwölf Zylindern, am Ende wurden es aber nur deren sechs: Der 285-mal gebaute XJ220



Das traditionelle XJ-Design lebte in Grundzügen weiter bis 2009. Im Bild die Baureihe X308 (1997 bis 2002)



Der erste Serienkombi von Jaguar war die Estate-Version des X-Type, der vom Ford Mondeo abgeleitet war



Mit dem I-Pace wurde Jaguar 2018 elektrisch. Er basiert auf dem SUV E-Pace, beide in Österreich gebaut



stellte, um sich das Prädikat des damals schnellsten Produktionswagens der Welt zu sichern. Immerhin trat er damit das Erbe des XK 120 an, der diesen Titel erstmals 1949 im belgischen Jabbeke eingefahren hatte.

Unter Ford verabschiedete sich der Reihensechser, ab 1997 trug die zum X308 weiterentwickelte X300-Baureihe einen neuen V8 unter der Haube. Neu waren zudem der kleinere S-Type (1999) und der auf dem Mondeo basierende X-Type (2001, mit 2004 folgendem Estate – Jaguars erster Serienkombi), die mit vom Ford Duratec abgeleiteten AJ-V6 motorisiert waren. Später kamen auch noch Diesel und beim S-Type der V8 hinzu. Produziert wurden sie in Castle Bromwich/Birmingham und Halewood/Liverpool, während in der alten Wirkungsstätte in Coventrys Browns Lane noch bis 2005 XJ und XK entstanden, bevor die Fabrik 2008 abgerissen wurde. Das Hauptquartier von

Jaguar Land Rover befindet sich seit 2005 in Whitley/Coventry.

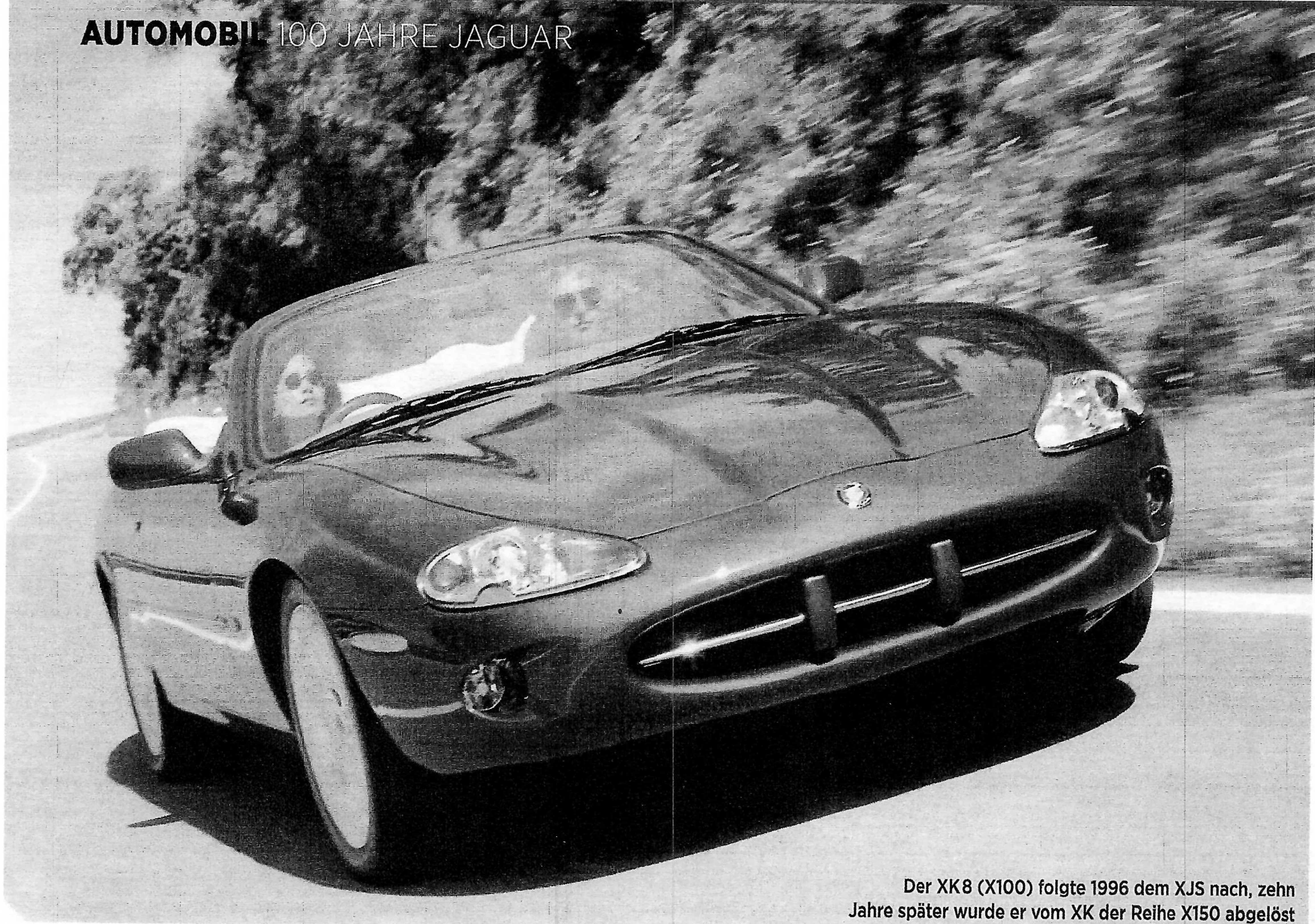
Ab dem Jahr 2000 gab es sogar ein Gastspiel in der Formel 1, nachdem Ford das Stewart-Team übernommen hatte und entschied, es unter dem Namen Jaguar Racing antreten zu lassen. Aber außer zwei dritten Plätzen kam nicht viel dabei herum. Fords Chefetage wurde unruhig ob der hohen Kosten und zog nach fünf Saisons den Stecker, das Team wurde an Dieter Mateschitz verkauft – als Red Bull kam der Rennstall aus Milton Keynes schließlich auf die Überholspur. Besser läuft es für Jaguar seit 2016 mit dem Jaguar I-Type in der Formel E. Den Luxusportwagen XJ-S hatte schon 1996 der XK8 der Baureihe X100 abgelöst, wiederum als Coupé und Cabrio lieferbar. In den Nullerjahren war das Programm wieder erneuert worden: Dem X100 folgte 2006 der XK der Modellreihe X150, während der XF (X250) 2007 den S-Type

Der Retter

„Saving Jaguar“ war das Credo von John Egan (Jahrgang 1939). Der von 1980 bis 1990 auf dem Chefsessel in Coventry sitzende studierte Ingenieur brachte den unter Leyland-Regie heruntergewirtschafteten und anschließend unter Maggie Thatcher reprivatisierten Laden wieder auf Vordermann. 1986 wurde er zum Ritter geschlagen und darf sich seitdem Sir John Egan nennen.

Jaguars Erfolg der Achtziger war ihm zu verdanken: John Egan



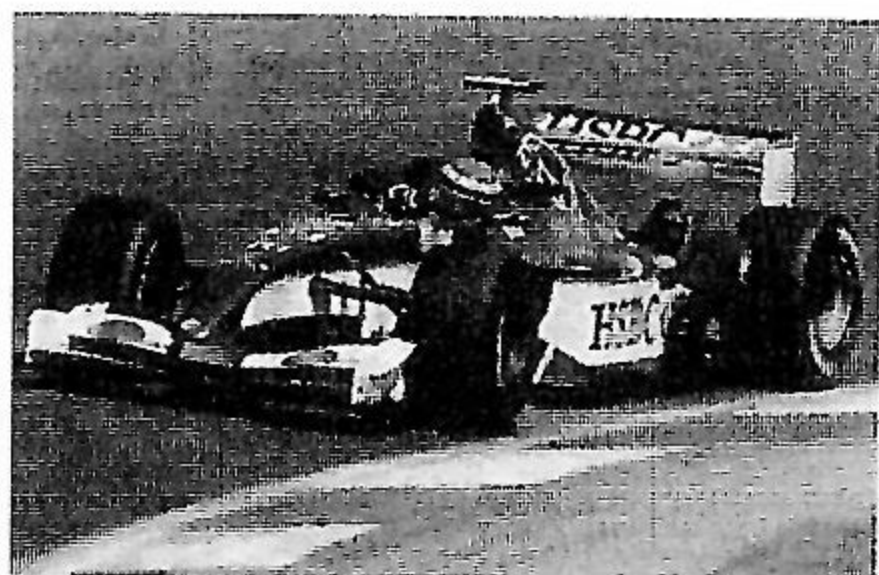


Der XK8 (X100) folgte 1996 dem XJS nach, zehn Jahre später wurde er vom XK der Reihe X150 abgelöst



Im Schlechten das Gute

Öfter dicke Backen machte Niki Lauda (1949-2019), in den Jahren 2001/02 Teamchef bei Jaguar Racing. Mit Eddie Irvine als Fahrer (unten) kamen 2001 immerhin ein dritter Platz in Monaco und im Folgejahr ein Dritter in Monza zustande – die besten Resultate in fünf Saisons...



und die XJ-Typenreihe X351 2009 den X350 ersetzten, der 2002 erschienen war. Anfang 2008 wechselte Jaguar Land Rover zudem erneut den Besitzer und ging an *Tata Motors* aus Indien.

Die aktuelle Modellpalette besteht aus XE (X760), XF (X260) sowie den SUVs E-Pace, F-Pace und I-Pace, letzterer mit Elektroantrieb. Während der F-Pace im Werk Solihull entsteht, kommen E- und I-Pace aus dem Steyr-Werk in Graz. Der schnittige F-Type schließlich hält als Cabrio und Coupé die Fahne der Jaguar-Straßensportler hoch, obschon es bei ihm ebenfalls nicht ohne Downsizing abging und er neben V6 und V8 mit einem – immerhin 300 PS starken – „Ingenium“-Reihenvierzylinder erhältlich ist, der auch in den anderen Modellen außer dem I-Pace angeboten wird.

Derweil kümmert sich *Jaguar Land Rover Classic* mit Sitz in Ryton-on-Dunsmore/Coventry um die Historie: mit High-End-Restaurierungen sowie geplanten Elektroumbauten des E-Type (woraus letztlich nichts wurde). Dazu kommen Nachbauten von C-Type, XK-SS und E-Type Lightweight unter Verwendung ungenutzter Fahrgestellnummernsequenzen.

TEXT **Michael Hundt**

FOTOS **S. Lindloff, A. Beyer, M. Schäfer, G. Muschalla, J. Funari, McKlein, Archiv**
m.hundt@oldtimer-markt.de

Straße des Erfolgs

Tom Walkinshaw (1946-2010) sorgte in den achtziger Jahren dafür, dass Jaguar im Rennsport wieder an alte Zeiten anknüpfen konnte. Mit dem XJ-S holte TWR 1984 in der Europäischen Tourenwagenmeisterschaft den Konstrukteurstitel in der Division 3 (unten links). Zudem errang das Jaguar-Team unter Walkinshaw 1987, 1988 und 1991 den Meistertitel in der Sportwagen-WM, gekrönt von den Le-Mans-Siegen mit dem XJR-9 im Jahr 1988 (ganz unten) und dem XJR-12 zwei Jahre später, das Rennen 1990 zählte allerdings nicht als WM-Lauf.

