

JAGUAR DAIMLER OWNERS



J D O S T Daimler

SPORTS & TOURING CAR CLUB

JDOT – Gazette

Issue No.37

October 2012

betreffend Jaguar – Land Rover

einst und jetzt!

Inhalt:

**Weltpremiere Jaguar F-Type:
Wer E sagt, muss auch F sagen**

Seite 3

Jaguar XF 3.0 D im Test: Britischer Exklusive-Selbstzünder

Seite 5

Retro-Sportler Lyonheart K: Die Rückkehr des Königs

Seite 6

Termine – Vorschau

Seite 7

**Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den
Lister JAGUAR BHL 16 „Die Furie“**

Seite 11

Modellauto Ecke

Seite 13

INSERTATE – ANZEIGENTEIL

Weltpremiere Jaguar F-Type: Wer E sagt, muss auch F sagen



Die Gebete der Jaguar-Jünger wurden endlich erhört: Mit dem neuen F-Type präsentiert der Edelhersteller nach Jahrzehnten wieder einen echten Sportwagen - und damit den Nachfolger für den legendären E-Type.

Wenn Ian Callum auf die Rückleuchten des neuen Jaguar F-Type zeigt, grinst er schelmisch. "Wer unsere Historie kennt, sieht darin eindeutig ein Zitat des legendären E-Type", sagt der Designchef der englischen Marke. Wer weniger bewandert ist in solchen Details, soll die roten Klappen mit dem kreisrunden

Ausschnitt einfach schön finden. Und dazu natürlich den Rest des Roadsters, der auf dem Autosalon in Paris Weltpremiere feiert und im nächsten Frühjahr in den Handel kommen wird.

Ein bisschen Nachhilfe in Sachen Jaguar-Geschichte muss bei diesem Auto wohl sein. Denn auch wenn der [Jaguar E-Type](#) zu den berühmtesten Sportwagen des vergangenen Jahrhunderts zählt, verblasen die Erinnerungen an dieses Auto zusehends, schließlich wurde das letzte Exemplar 1974 gebaut.

Seitdem produzierte Jaguar Limousinen wie den XF, opulente Sporttourer wie den XK oder den vom Ford Mondeo abgeleiteten X-Type sowie den XJ der aktuellen Generation. Eines allerdings brachten die Briten nicht fertig: den Bau eines echten Sportwagens. Dabei waren Jaguar-Autos schon forsch unterwegs, als es Marken wie Porsche oder Ferrari noch gar nicht gab.

Die Rückkehr auf die Überholspur gilt daher firmenintern als Zäsur. "Darauf haben wir lange gewartet", sagt Markenchef Adrian Hallmark und zieht das Tuch von einem Roadster, der vergleichsweise klein und knackig geraten ist. Im Vergleich zum aktuellen [Porsche 911](#) ist der Jaguar mit 4,50 Metern Länge um zwei Zentimeter kürzer, dafür jedoch um zehn Zentimeter breiter. Kein Wunder also, dass der Wagen satt und selbstbewusst auf der Bühne steht.

Wer - abgesehen von den Rücklichtern - nach weiteren formalen Zitaten aus der glorreichen Vergangenheit sucht, wird enttäuscht. "Wir wollten nicht sentimental in der Asche wühlen, sondern das Feuer neu entfachen", sagt Hallmark. Retro-Design habe nie zur Debatte gestanden. "Der F-Type ist kein Nachahmer, sondern ein würdiger Nachfolger des E-Type und für uns der definitive Jaguar des 21. Jahrhunderts."

Weder Türgriffe noch Spoiler sollen die glatte Linie stören

Um genau die Optik zu erhalten, die das Auto jetzt auszeichnet, waren einige Neuerungen bei Jaguar notwendig. Die Hohlkehle in der Tür zum Beispiel, die den F-Type so schlank und sportlich aussehen lasse, erfordere einen völlig neuen Produktionsschritt bei der Bearbeitung der Aluminium-Bleche, sagt Projektleiter Ian Hoban.

Und weil die Flanken des Autos so klar und sauber wie irgend möglich aussehen sollten, wurden versenkbare Türgriffe entwickelt. Auch der Heckspoiler fährt erst dann aus, wenn die 120 Kilogramm zusätzlicher Abtrieb an der Hinterachse, die er zu erzeugen vermag, wirklich benötigt werden - also bei höheren Geschwindigkeiten.

Auch im Innenraum sieht der neue Jaguar anders aus als die anderen aktuellen Modelle. Von Cockpit-Monitoren oder einem Drehknopf als Gangwahlschalter ist nichts zu sehen. Ein Sportwagen brauche klassische Instrumente und einen Schaltknüppel, hat Designchef Callum entschieden. Und weil das Cockpit außerdem möglichst flach sein sollte, fahren die Lüftungsdüsen der Klimaanlage jetzt nur dann aus, wenn das System eingeschaltet ist.

In der Basisversion wird der neue F-Type 73.400 Euro kosten und mit einem neuen, drei Liter großen V6-Kompressormotor vorfahren, der wahlweise 340 oder 380 PS leistet. Außerdem gibt es im mindestens 99.900 Euro teuren Top-Modell einen ebenfalls per Kompressor aufgeladenen Achtzylindermotor mit fünf Liter Hubraum und 495 PS, mit dem das Auto bis zu 300 km/h erreicht.



Katapultstart dank Launch Control

Für Menschen, die glauben, einen Kavaliertart hinlegen zu müssen, gibt es eine sogenannte Launch Control in der Programmierung des Achtgang-Automatikgetriebes. Der Fahrer muss sie nur aktivieren und Vollgas geben, dann rennt der F-Type in 4,0 Sekunden (sonst 4,3 Sekunden) aus dem Stand auf Tempo 100.

Und damit der Jaguar mit teureren Autos wie Porsche 911 oder Aston Martin V8-Vantage konkurrieren kann, gibt es für manche Varianten gegen Aufpreis ein adaptives Fahrwerk samt vielfältiger Verstellmöglichkeiten für Lenkung, Getriebe und Motorsteuerung. Allen Modellen gemeinsam ist eine Karosserie aus Aluminium. In der Basisversion wiegt das Auto weniger als 1,6 Tonnen.

Jaguar-Chef Hallmark weiß, dass der F-Type für die Marke wie ein Schmuckstück ist, das regelmäßig poliert werden muss. "Wir hatten in der Vergangenheit schon viele Modelle, die Aufmerksamkeit erregt und die Kunden neugierig gemacht haben. Aber kaum waren die auf der Straße, haben wir sie verstauben lassen." Diesmal soll das nicht passieren.

Hallmark, der mal bei Porsche arbeitete, sollte wissen, wie man das anstellt. "Wir bringen jedes Jahr eine große und eine kleine Neuheit in der Baureihe", sagt er und meint damit neue Motor- oder Karosserievarianten. Die nächste große Neuheit für den F-Type steht schon fest. Es wird das Coupé sein.

Jaguar XF 3.0 D im Test: Britischer Exklusive-Selbstzünder

Zum Jaguar XF greift, wer auf dem Supermarkt-Parkplatz modellmäßig eigenständig sein möchte, denn



Deutsche Premiumautos können vieles, aber keine Exklusivität.

Der Jaguar XF 3.0 D - ein hübsches Ding mit englisch-gepflegtem Auftritt und einer Prise Extravaganz im Cockpit. So weit, so bekannt, ebenso wie der 240 PS starke Dreiliter-Diesel, der mit forschem Antritt und Kultiviertheit perfekt zur Business-Katze passt. Der Selbstzünder harmoniert zudem bestens mit dem Achtgang-Wandlerautomaten von ZF.

Jaguar XF 3.0 D braucht 9,4 Liter

Butterweiche Gangwechsel und ein für einen Diesel harmonisches Start-Stopp-System zeichnen die Antriebskombi aus. Nicht ganz optimal sind dagegen der etwas fummelige Automatik-Controller und der Verbrauch: Mit 9,4 Liter/100 km konsumiert der Jaguar XF 3.0 D zwar einen Tick weniger als früher, aber immer noch spürbar mehr als seine deutschen Konkurrenten. Das ist eben der Preis für die Exklusivität.

Vorteile und Nachteile

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">+gute Fahrleistungen+kräftiges Durchzugsvermögen+kultivierter Motor+schnell und sanft schaltende Achtgang-Automatik+recht sanftes Start-Stopp-System+ordentlicher Komfort | <ul style="list-style-type: none">-etwas ruppiges Abrollverhalten-um die Mittellage gefühllose Lenkung-umständliche Infotainment-Bedienung-recht hoher Verbrauch |
|--|---|

Technische Daten

Motor und Kraftübertragung

Zylinderzahl / Motorbauart:	6-Zylinder V-Motor
Hubraum:	2993 cm ³
Aufladung:	Abgasturbolader
Leistung:	240 PS (177 kW) bei 4000 U/min.
max. Drehmoment:	500 Nm bei 2000 U/min.
Antriebsart:	Hinterrad
Getriebe:	8-Gang Automatik
Schadstoffeinstufung:	Euro 5
Kraftstoff:	Diesel



Preis

Grundpreis: 49.900,- Euro

Abmessungen und Gewichte

Radstand:	2909 mm
Spurweite (vorne/hinten):	1559 mm / 1605 mm
Außenmaße (Länge × Breite × Höhe):	4961 × 1877 × 1460 mm
Leergewicht gemessen:	1910 kg
Zuladung:	550 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	2360 kg
Wendekreis:	11.85 m
Anhängerlast gebremst:	1850 kg



Karosserie

Typ: Limousine

Türen / Sitzplätze: 4 / 5

Testwagenbereifung

Reifen (vorne/hinten): 245/40 R 19 Y / 245/40 R 19 Y

Felgen (vorne/hinten): 7,5 J x 17 / 7,5 J x 17

Beschleunigung

0-80 km/h:	5,3 s
0-100 km/h:	7,5 s
0-120 km/h:	10,4 s
0-130 km/h:	12 s
0-160 km/h:	18,3 s
0-180 km/h:	24,5 s
0-200 km/h:	32,3 s
0-100 km/h (Herstellerangabe):	7,1 s
Höchstgeschwindigkeit (gemessen):	240 km/h
Höchstgeschwindigkeit (Herstellerangabe):	240 km/h



Bremsweg

aus 100 km/h (kalt leer):	37,1 m
aus 100 km/h (kalt beladen):	37,7 m

Verbrauch

Testverbrauch L/100 km:	9,4
Verbrauch (L/100 km ECE) Herstellerangabe:	6,3



Retro-Sportler Lyonheart K: Die Rückkehr des Königs



Er nennt sich Lyonheart K und will den ur-britischen Sportwagenbau wiederbeleben. Auf Basis des Jaguar XKR wandelt der Retro-Sportler auf den Spuren des legendären Jaguar E-Type.

Es begann mit der Sehnsucht eines Schweizer Geschäftsmanns. Der betuchte Eidgenosse gab eine moderne Interpretation des Jaguar E-Type bei den Designer Bo Zolland und Robert Palm in Auftrag. Auf Basis des Aluminium-Chassis des Jaguar XKR entstand so 2011 der Growler E - ein Unikat. Eines, das

allerdings zahlreiche weitere Herzen entflammen ließ, so stellten Palm und Zolland im März 2011 eine Kleinserie des Retro-Sportlers in Aussicht. 2012 ist es endlich soweit. Der Growler E kommt und zwar unter dem Namen Lyonheart K zu Preisen ab 495.000 Euro zuzüglich Steuern.

Lyonheart K im Jaguar XKR-Technik

Das Design des E-Type-Erben wurde zum Serienanlauf noch geringfügig geändert. Auffällig ist die Abkehr vom Vier-Augengesicht. Der Lyonheart K trägt nun schlitzförmige Leuchten. Als technische Basis dient aber weiterhin der Jaguar XKR. Damit wandert auch dessen 550 PS und 680 Nm starker Fünfliter-V8-Kompressormotor in den langen Bug des Lyonheart K. Auch die Sechsgang-Automatik wird übernommen. Die Karosserie des Lyonheart K wird aus Kohlefaserlaminat geformt. Dadurch bleibt das Gewicht des 4,75 Meter langen, 1,89 Meter breiten und 1,29 Meter hohen Lyonheart K bei rund 1.575 Kilogramm.

Entsprechend dynamisch geht es im Retro-Sportler voran. Nach nur 3,9 Sekunden soll die 100 km/h-Marke fallen, maximal werden dem Lyonheart K 300 km/h zugestanden. Dann regelt die Elektronik ab. Wer über den Verbrauch sinniert, dem sei gesagt, dass der königliche Sportler im Mittel 11,9 Liter aus seinem 80 Liter-Tank zu sich nimmt.

Im Innenraum gibt sich der Lyonheart K ur-britisch. Holzlenkrad, edle Furniere, gebürstete Aluminiumteile, Leder und verchromtes Metall sorgen für Clubatmosphäre. Typisch britisch sind auch die 20 Zoll großen Drahtspeichenräder mit Zentralverschlussoptik, die vorne 255/35er Reifen tragen und hinten mit 285/30er Reifen bestückt sind.

Lyonheart K ab 475.000 Euro plus Steuern

Auch wenn die Optik Retro verspricht, birgt der Lyonheart K unter dem Blech-, sorry, Carbon-Kleid zeitgemäße Features. So gehören ABS, ESP, elektronisch gesteuerte Dämpfer, Servolenkung, Klimaanlage, elektrisch einstellbare Sitze, ein aktives Hinterachsdifferenzial und eine elektrische Parkbremse sowie Front- und Seitenairbags, Dreipunktgurte und ein Reifendruckkontrollsystem zur Serienausstattung. Auch kann der Lyonheart mit modernen Navigations- und Multimediasystemen bestückt werden.

Gefertigt werden soll der Lyonheart K in Coventry/England überwiegend in Handarbeit. Der Grundpreis liegt bei 475.000 Euro zuzüglich Steuern. Die Bestelllisten für den Lyonheart K sind geöffnet, die Produktion sollte ursprünglich erst starten, wenn mindestens 50 potentielle Käufer bereit waren eine Anzahlung von 5.000 Euro zu deponieren. Wegen der hohen Nachfrage wurde jetzt die Stückzahl auf 250 Exemplare hochgesetzt.

Die Wartezeit auf einen Lyonheart soll bei rund 18 Monaten liegen.



Termine – Vorschau:

15.11.2012 ab 19:00h

JDOST – Clubabend

1.Generalversammlung des JDOST

Wir ersuchen um zahlreiches Erscheinen unserer Mitglieder!

SPOONS

Donauturmstraße 4

1220 Wien

<http://www.cafe-spoons.at/>

17. – 18. NOVEMBER 2012

5. JDOST - Ganslessen

Sebastiankeller

in Oggau am Neusiedlersee

Anmeldung unter:

office@jdost.at

Anmeldeschluss:

zum Essen ist der 12. November 2012

Nur noch 1 Zimmer FREI!!!

07.12.2012 ab 18.00h

**Jährliches JDOST –Punschtrinken
in der JDOST-Garage**

Stammersdorferstraße 318 / Ecke Roseggerweg

2201 Gerasdorf

Parkmöglichkeiten direkt im Roseggerweg

Verbindliche Anmeldungen erbeten unter:

office@jdost.at

Tel: 0676/640 85 11

bis spätestens Freitag den 30.Nov.2012 hinweisen!!!

14.12.2012 ab 18:00h

JDOST-Weihnachtsfeier

SPOONS

Donauturmstraße 4

1220 Wien

<http://www.cafe-spoons.at/>

Anmeldungen erbeten unter:

office@jdost.at

Impressum: Herausgeber & Druck: JDOST

A-2201 Gerasdorf/Wien ZVR: 667443775

Redaktion: Wolfgang Schöbel & Karl Schwoiser office@jdost.at

Layout: Karl Schwoiser karl@jdost.at

Erscheinungstermin: monatlich



JAGUAR DAMIER OWNERS
JDOST (Hinter) 
SPORTS & TOURING CAR CLUB

**5. JDOST Ganslessen
am 17.11.2012
im Sebastiankeller in Oggau.**
Organisiert von Familie Schwoiser

Es besteht die Möglichkeit mit oder ohne Übernachtung zu kommen,
wer kein Gansl mag kann aus der reichhaltigen Speisekarte wählen.

Portion Gansl mit allen Beilagen ca. €15,00
(Kroketten, Knödeln, Rofekaut, Speckhinsen, Fülle, Bratäpfel, Preiselbeeren etc.)
Gansl wird zerlegt auf Warmhalteplatte serviert.
Ganslstücke und Beilagen zur freien Wahl!
Getränke, Suppen, Vor- und Nachspeisen alacarte.

Eintreffen der Teilnehmer ab 18:00h
Gansl ca. 19:15h mit Open End!!!

Zur Übernachtung!
Es gibt:
1-Bett, 2-Bett, 3-Bett und 4-Bett-Zimmer
Kinder und Hunde erlaubt! :)
Preisinfo:
DZ pro Nacht und Person inkl. Frühstück ca. € 30,-
Hund pro Nacht € 3,00
Bitte um Anmeldung bis 13.10.2012 wegen Zimmerreservierung.
ACHTUNG! Zimmer im Haus nahezu ausgebucht!
Gansl kann bis 14.11.2012 bestellt werden.

Die Anmeldung bitte persönlich beim Clubabend
oder per E-Mail an : farbenschwaiser@inode.at
oder Tel.: +43 664 256 20 76 Karl

JAGUAR DAMIER OWNERS
JDOST (Hinter) 
SPORTS & TOURING CAR CLUB

Einladung

in die off JDOST Garage zum jährlichen Punschtrinken bei traditioneller Gansl-
Tischsuppe sowie Apfelstrudel und leckeren Weihnachtsbäckereien.

Wann: 07. Dez 2012 (Freitag) ab 18:00

Wo: Stammersdorferstrasse 318, Ecke Roseggerweg in 2201
Gerasdorf - Parkmöglichkeiten direkt im Roseggerweg

Anmeldungen werden entgegen genommen unter:
E-Mail: office@jdost.at
Tel.Nr.: 0676/640 85 11

Aus organisatorischen Gründen darf ich herzlich auf Ihre verbindliche Zusage bis
spätestens **Freitag den 30. Nov. 2012** hinweisen!!!



Auf Ihre Begegnung freut sich
Wolfgang Schöbel
Obmann JDOST



Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den Lister JAGUAR BHL 16 „Die Furie“



«Lacking the long-awaited E-type, Coventry's hopes rest with the Lister-Jaguar,» titelte Stephen Wilder in «Sports Cars Illustrated» im Juli 1958 seinen Artikel zum damals wohl sensationellsten englischen Rennsportwagen, dem Lister-Jaguar. Und Road & Track titelte im May 1958 «Lister Jaguar, lower, lighter and more in demand».

Dieser Enthusiasmus für einen heute beinahe unbekanntem Namen erstaunt an sich wenig, hatte doch Archie Scott Brown, zuweilen synonym mit Lister genannt, im vorigen Jahr in englischen Rundstreckenrennen von 14 Starts deren 12 gewonnen. Zahlreiche andere, Moss, Salvadori, Bueb, Gregory, Shelby, Cunningham, hatten alle mit einem Lister-Jaguar die Szene außergewöhnlicher Autos an wichtigen Rennen bereichert. Kein Wunder: Lister-Jaguar waren den damals gängigen



Rennsportwagen wie Aston Martin DBR/1 und DB3S, Maserati Bird Cage, Jaguar D-Type, zumindest ebenbürtig. Motor und Getriebe wurden vom Jaguar D-Type übernommen, so war Chassis, Aufhängung und vor allem die außergewöhnliche Außenhaut, welche sich gleichsam einer engen Haut über die Mechanik schmiegte, die Kreation von Brian H. Lister, oberster Verantwortlicher von George Lister and Sons, einer von seinem Vater gegründeten Ingenieur Firma an der Abbey Road im englischen Cambridge. Was am Lister-Jaguar

dem Kenner aber zuerst ins Auge stach, war die aufwendig gebaute De-Dion-Hinterachse. Wohl in einer geradezu akademisch sauberen Bauweise wurde Antrieb, Bremse und Aufhängung entkoppelt. Resultat: eine ungeheure «stickability» (zu deutsch wohl «Klebrigkeit»). Der Lister-Jaguar klebte förmlich auf der Strasse. Wenn immer es zur kurvenreichen Strecken kam, hatte der Lister-Jaguar die Nase vorne.

Der auf diesen Bildern zu sehende Lister-Jaguar BHL 16 wurde im November 1958 von Kjell Qvale aus England importiert. Die Chassis-Nummer wurde wie bei anderen Lister-Autos aus steuerlichen Gründen nicht wie aus der logischen Abfolge richtig mit BHL 116 bezeichnet, sondern mit der Nummer eines sehr frühen, völlig anders gebauten und schon in jenen Jahren lange nicht mehr existierenden Chassis eines Lister-Bristol, BHL 16, eingestanz. Die Literatur jedoch gibt sich konsequent: Sie gibt die an sich korrekte Nummer, BHL 116, an (BHL für Brian H. Lister).



Qvale hat das Auto unmittelbar nach Erhalt an den bekannten Rennsportwagenfahrer, Jack Flaherty aus Salinas, Kalifornien, weitergegeben, wir vermuten lediglich für Rennzwecke ausgeliehen, denn Qvale war es daran gelegen, sich selbst ein Competition Department – so etwas wie seinen eigenen Rennstall – aufzubauen. Während der nächsten vier Jahre wurde der Lister-Jaguar sehr aktiv in Kalifornien an Rennen eingesetzt. Ein zweiter Fahrer von BHL 16 war Chuck Howard. Er muss das Auto zu Beginn des Jahres 1960 von Flaherty übernommen haben. Ob er dazu im Rahmen von



Kjell Qvale's Competition Department beauftragt wurde oder ob er das Auto gekauft hatte, ist heute nicht mehr auszumachen. Die Zeit nach 1961 ist kaum mehr zu überblicken. Während 5 Jahren schien das Auto „verschollen“, tauchte aber im Jahre 1966 wieder auf. In der Zwischenzeit hatte es zumindest einmal die Hand gewechselt, gelangte zuletzt im Besitze eines Jack Edward Capehart. Aus nie klar geworden Gründen kam er in jenem Jahr zu Tode – nicht etwa bei einem Autounfall, sondern eher in einer Streitigkeit mit einem Konkurrenten. Die Mutter, Minnie Capehart, überließ das unerwünschte Erbgut seinem Schicksal. In einem Obstgarten im hinteren Teil ihrer bescheidenen kleinen Farm im südlichen Oklahoma blieb er liegen, der allmählichen Verrottung preisgegeben. Und dann die Rettung: Hätte nicht im Spätherbst 1973 ein High-School-Student, der sich sein Schulgeld als Angestellter in einem Ersatzteile-Lager verdiente, von einem «old racing car on some farm» gehört.

In der July 1994 Ausgabe der amerikanischen Zeitschrift «Automobile» wird die Auffindung dramatisch geschildert. Der junge Mann radelte mit seinem Fahrrad während einem halben Jahr durch die Gegend, um möglicherweise einen Hinweis auf einen verlockenden Fund zu erhaschen. Und wurde im April 1974 fündig. Nicht nur fand er einen Rennsportwagen einer ihm damals nicht bekannten Marke, stark verwittert und durch die Unbille der Natur arg in Mitleidenschaft gezogen, doch recht komplett erscheinend.



Unweit davon einen Motor, der sich später als Wide Angle-D-Type Triebwerk entpuppte. In einer in der Nähe liegenden Scheune entdeckte er weitere Einzelteile. Nach dem Verkauf seines Motorrades und anderer Besitztümer konnte er zum Kaufe schreiten, benötigte allerdings als 17-Jähriger zwei autorisierende Unterschriften. Als er auf einem Hänger nach Hause brachte, was an sich ein vollständiger Lister-Jaguar war, wurde er von seinem Vater -- gelinde gesagt -- unsanft empfangen.

Er solle erst seine Studien beenden und «etwas werden», bevor er sich an die Wiederinstandsetzung wagen würde. Was der junge David Reynolds damals als Undank der Welt empfunden haben mag, fügte sich Jahre später als echter Glücksfall. Als er finanziell auf eigenen Füßen stand und eine aufwendige Restauration ins Auge fassen konnte, war es acht Jahre später. Er machte sich auf die Suche nach einem geeigneten Fachmann, der alles richten sollte. Auf Anraten seines Bruders sollte er sich einmal in Oklahoma City umsehen, damals, wie er sich heute erinnert, für ihn das Zentrum der Welt. Jemand würde dort Sportwagen in Ordnung bringen, wurde ihm berichtet. Er fuhr hin und traf auf John Harden.

Erst wollte der wenig von der Restauration eines alten Automobils wissen. Doch als ihm ein Foto des Objekts gezeigt wurde, soll er, so David, einen Augenblick still geworden sein. Dann erhellten sich seine Züge und alles andere lief im Eiltempo ab. Er solle die Teile des Lister, welche hinter dem elterlichen Haus unter einer Plane geschlummert hatten, möglichst rasch herbringen und ja, man könne sich einigen, so nach und nach das Auto fachgerecht zu restaurieren, zeitmäßig seinen jeweiligen pekuniären Verhältnissen angepasst. Es war ein unglaublicher Zufall und doch wahr: Wenngleich nicht gerade in einem automobilhistorischen Mekka situiert, gilt John Harden weltweit als der beste und bekannteste Restaurator der Marken Allard und Lister, vielleicht mit Ausnahme von einem oder zwei Engländern.



Was über die Jahre entstand, ist wohl aus fachmännischer Sicht der am besten restaurierte Lister-Jaguar überhaupt. Der Fortschritt sei langsam gewesen, berichtet Reynolds, nicht wegen John's Fähigkeiten, sondern weit eher auf Grund der Verfügbarkeit seiner finanziellen Mittel. Alle Komponenten sind original geblieben: Original-Chassis, originaler Motor, so wie er gefunden wurde (mit der Einschränkung, dass der ursprüngliche Block in den frühen 60er Jahren durch einen ausgebrochenen Pleuel zerstört worden ist und durch einen damals neuen Jaguar Block von wiederum 3.8 Lt. ersetzt wurde), Original Wide Angle D-Type-Kopf, Original Weber 45DC03 Vergaser,

Original-Instrumente, Original-Getriebe, Hinterachse, Lenkung, und so weiter. Was an Karosserieteilen nicht mehr verwendet werden konnte, wurde ersetzt, die weggeschnittenen Teile sorgsam aufbewahrt und dem heutigen Besitzer (in einer von einem einzigen Manne tragbaren Kartonschachtel) übergeben. Nach Ende der Restauration im Jahre 1992 wurde der Lister-Jaguar BHL 16 wiederum auf die Rennstrecke gebracht.



An den historischen Rennen von Laguna Seca im August sollte eines der großen Erlebnisse des wiederauferstandenen Lister-Jaguar werden. Loris Tryon, Hauptorganisator des Concours d'Elegance von Pebble Beach, wählte ihn als jenes Schaustück aus, das traditionsgemäß am Sonntag der automobilen Tage von Monterey an die große Show gebracht werden durfte, um dort einen begehrten Preis in Empfang nehmen zu können. Einige weitere Rennen in Laguna Seca folgten, dann war Reynold's Bedarf an sportlichen Ereignissen solcher Art gedeckt.

Von da weg schlummerte der Lister wieder vor sich hin, diesmal jedoch wohlbehütet in einer sicheren Garage in Fair Oaks Ranch, Texas.

Einige Jahre später, im Juni 2003 entschloss sich David Reynolds, seine Sicherheits-Ausrüstungsfirma auszubauen und benötigte zu diesem Zweck eine kräftige Kapitalspritze. Der Verkauf des Lister war für ihn der am besten geeignete Weg. Allerdings sah er eine Trennung nach 30 Jahren von seinem geliebten zum Glanzstück mutierten Kulturgutes nur unter der Bedingung, dass sich ein gutes und geeignetes neues Zuhause finden würde. Und so endet die Geschichte in der Schweiz.



©by Wolfgang Schöbel JDOST 2012

Modellauto Ecke

Hier wird regelmäßig über Neuerscheinungen aus dem Bereich Jaguar Modellautos berichtet

1:43



007 Collection Straßenfahrzeuge

Jaguar XJ 8 / X350 schwarz

James Bond Casino Royale

Maßstab 1:43

Altaya 007 Collection: 007-41

Ab € 24,95

Jaguar XJ Series III 1986 Champagne

Neo Scale Models

Straßenfahrzeuge

Maßstab 1:43

Neo Scale Models: 43151

NEU seit 06.07.2012

Ab € 54,95



1:18



Jaguar XJS Coupe in Black

AUTOart Models Straßenfahrzeuge

Maßstab 1:18

AUTOart 73577

Ab € 129,00

Auch in White lieferbar!

AUTOart 73576



©by Karl Sch. JDOST Oktober 2012

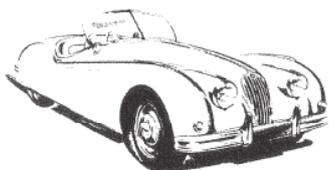


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

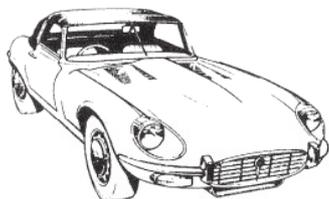
Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

AUSTIN-HEALEY · BENTLEY · **JAGUAR** · MG · MINI · ROLLS-ROYCE · TRIUMPH



XK120, XK140, XK150



E-Typ Serie 1 bis Serie 3



XJ-S



Mk7, Mk8, Mk9



Mk2 und Daimler V8



XJ6 und XJ12

Kompetenz aus Leidenschaft

Seit den 70er Jahren steht der Name OLDTIMER VETERANEN SHOP für Ersatzteile aus Großbritannien. Aus bescheidenen Anfängen wuchs unser Lager mittlerweile in riesige Dimensionen: Allein für JAGUAR-Fahrzeuge führen wir ständig zirka 40.000 verschiedene Teile. Und alle Verkaufsberater wissen, wovon sie sprechen. Wer seine Ware schnell und zuverlässig zu äußerst fairen Preisen erhalten möchte, ist bei uns an der richtigen Adresse!

KATALOG-ANFORDERUNG

Unsere Kataloge sind leicht verständlich und einfach zu handhaben.

- JAGUAR XK 120
- JAGUAR XK 140
- JAGUAR XK 150
- JAGUAR E-Typ, Fahrgestell-Nr.: _____
- JAGUAR XJ-S
- JAGUAR Mk2 2.4/240
- JAGUAR Mk2 3.4/3.8/340
- DAIMLER 2.5 V8/250 V8
- JAGUAR S-Typ
- JAGUAR XJ, Fahrgestell-Nr.: _____

Vorname, Name _____

Straße, Hausnummer _____

PLZ, Ort _____

Telefon / Fax _____

E-Mail-Adresse _____

Oder einfach im Internet als PDF herunterladen!

JAGUAR-Center Idstein



Ersatzteilkatalog
JAGUAR E-Typ Serie 2



© Oldtimer Veteranen Shop GmbH. Alle Rechte vorbehalten (siehe Rückseite!)

OLDTIMER VETERANEN SHOP GmbH
Maximilianstraße 8 · D-65510 Idstein
Postfach 1327 · D-65503 Idstein
☎ 06126 / 99730 · Fax 06126 / 4084
www.oldtimer-shop.de · E-Mail: info@oldtimer-shop.de

SERVICE

Telefonische Auftragsannahme und Ladenverkaufszeiten

Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr
Samstag von 9 bis 13 Uhr

Oldtimer Veteranen Shop GmbH
Maximilianstraße 8 · D-65510 Idstein
Telefon Verkauf: 06126 997333
Telefon Zentrale: 06126 99730
Fax: 06126 4084
E-Mail: info@oldtimer-shop.de
Internet: www.oldtimer-shop.de

Tel.: 06126 99730 · Fax: 06126 4084 · info@oldtimer-shop.de