

JAGUAR DAIMLER OWNERS



J D O S T Daimler

SPORTS & TOURING CAR CLUB

JDOST – Gazette

Issue No.38

November 2012

betreffend Jaguar – Land Rover

einst und jetzt!

Inhalt:

Jaguar Speedboat Concept: Ganz scharfe Meer-Katze

Retro-E-Type für Frischluft-Fans

Seite 3

**Jaguar XF Sportbrake:
Fahrbericht Edelkatze mit Rucksack**

Seite 4

Sechs Richtige! Ausfahrt in den edelsten Modellen der Welt

Seite 5

Termine – Vorschau

Seite 6

**Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den Namen Lister
Part I**

Seite 11

Modellauto Ecke

Seite 13

INSERTATE – ANZEIGENTEIL

Jaguar Speedboat Concept: Ganz scharfe Meer-Katze

Jaguar zeichnet nicht nur formschöne Sportwagen, jetzt haben die Briten sich auch an ein schnittiges Speedboat gewagt. Das passt nicht nur hinter einen Jaguar XF als Zugwagen, sondern macht auch auf dem Wasser eine gute Figur.



Katzen scheuen das Wasser, heißt es. Nicht so Jaguar. Luxuriöser Auftritt, sportliche Gene - Kernkompetenzen der Briten, die diese jetzt auch in einem Speedboat Konzept umgesetzt haben.

Teakholz-Deck und Finne aus Echtcarbon

Das 6,1 Meter lange und zwei Meter breite Speedboat bietet drei Passagieren in einer 2+1 Sitzkonfiguration Platz. Der Rumpf wurde aus Fiberglas gefertigt, den Deckbereich ziert edles Teakholz. Eine ultraflache, getönte Scheibe schützt die Passagiere für Wind und Wasser. Hinter dem

Steuermann erhebt sich ein Aerodome aus Kohlefaserlaminat, der im Heck in einer Finne ausläuft, die an den legendären Rennwagen D-Type erinnert. Die Kabine ist mit rotem Leder ausgeschlagen, der Tankeinfüllstutzen erinnert an den XJ der Serie 1.

Welches Aggregat seine Power an die Schraube aus poliertem Aluminium weiterreicht verschweigt Jaguar. Vermutlich weil keines verbaut ist, denn das Speedboat Konzept wurde lediglich zur Präsentation des Jaguar XF Sportbrake entwickelt, soll ein Unikat bleiben und nicht verkauft werden. Katzen scheuen eben doch das Wasser.

Retro-E-Type für Frischluft-Fans

Mit dem Lyonheart K erscheint eine Neuinterpretation des Jaguar E-Type in Kleinserie. Die Nachfrage ist so groß, dass statt 50 nun 250 Autos gebaut werden sollen. Jetzt kündigt Lyonheart auch eine Cabrioversion an.

Eine Kleinserie mit 50 Autos – so sahen die Pläne des Designers Robert Palm aus, als er im Februar 2012 seine Neuinterpretation des Jaguar E-Type vorstellte. Der wird als Lyonheart K erscheinen. Angestachelt durch zahlreiche Kundenanfragen, werden die Pläne nun ehrgeiziger: Statt der 50 Autos werden 250 Stück gebaut, und neben dem Coupé kommt auch ein Cabrio. Mit dem Retrosportler will die Firma Lyonheart Cars Ltd. der Tradition exklusiver britischer Sportwagen neues Leben einhauchen. Das ist durchaus wörtlich gemeint. Nach 250 Stück ist Schluss. Ähnlich exklusiv ist auch der Preis des Edelschlittens: In Deutschland müssen Kunden 589.000 Euro auf den Tisch legen.

Der Lyonheart K ist ein Traumwagen für betuchte Retro-Fans. Das Coupé kostet 589.000 Euro, die Cabrioversion dürfte den Preis toppen.



Angetrieben wird der E-Type-Klon von einem Fünf-Liter-V8-Motor mit 575 PS und 700 Newtonmeter Drehmoment. Die Maschine aus dem Hause Cosworth beschleunigt den Retro-Renner in vier Sekunden auf 100 km/h, bei 300 Sachen regelt die Elektronik ab. Das Gros der 250 Autos soll in Europa bleiben. 70 Prozent will der Hersteller auf dem Heimatkontinent ausliefern. Zehn Prozent gehen in den Mittleren Osten, der Rest ist für asiatische Kunden geplant. 2014 will Lyonheart die ersten Fahrzeuge an die Kunden übergeben.

Jaguar XF Sportbrake: Fahrbericht Edelkatze mit Rucksack

Ein Jaguar muss eine Limousine oder ein Sportwagen sein, alt aussehen und einen dicken Benziner unter der Haube haben? Nein. Mit dem XF Sportbrake tritt die Traditionsmarke aus Coventry den Gegenbeweis an.

Ach ja, die guten alten Zeiten. Noch vor wenigen Jahren war alles so leicht. Mercedes hat die besten Autos gebaut, BMW die sportlichsten – und Jaguar schrullige und etwas altbacken wirkende Limousinen und Sportwagen für anglophile Käufer mit Hang zum Leiden. Denn die Nobelkatzen waren zwar schick, aber anfällig. Vorbei. Seit ein paar Jahren gehört Jaguar zum indischen Tata-Konzern. Und seit dem haben die Engländer freie Hand bei der Gestaltung ihrer Autos. Neues Design, spürbar bessere Qualität und steigende Verkaufszahlen selbst auf dem schrumpfenden europäischen Markt sind die Folge.



Neuestes Modell von Jaguar ist ein Auto, das nicht untypischer sein könnte. Ein Kombi. Und der wirft nicht nur optisch jede Menge Vorurteile über den Haufen. Denn der XF Sportbrake ist richtig praktisch. Unter der großen Heckklappe warten bis zu 1675 Liter Gepäckraum. Das können die Konkurrenten aus München und Ingolstadt auch nicht besser. Die Rücksitze lassen sich zudem ganz einfach mit zwei kleinen Hebeln vom Laderaum aus zu einer ebenen Fläche umklappen. Die Heckleuchten versprühen sogar einen Schuss Aston Martin-Design.

Jaguar wird praktisch: Der Kofferraum schluckt maximal 1675 Liter Gepäck und ist damit auf Klassenniveau.

Weil der Sportbrake ausschließlich für den europäischen Markt konzipiert ist, kommt er nur mit Dieselmotoren auf den Markt. Einstiegsvariante ist ein 2,2-Liter-Vierzylinder, der nach der jüngsten Überarbeitung um zehn auf 200 PS zugelegt hat und serienmäßig mit einer Achtgangautomatik gekoppelt ist. Der größere Dreiliter-Sechszylinder ist in zwei Leistungsstufen mit 240 und 275 PS lieferbar, auch hier ist die Automatik Serie. Schon der kleine Motor zeigte sich auf ersten Testfahrten putzmunter. Bereits kurz über der Leerlaufdrehzahl ist ausreichend Kraft vorhanden, die Automatik überspielt gekonnt eine kleine Anfahrtschwäche. So beschleunigt der Sportbrake in unter neun Sekunden auf 100 und schafft 214 km/h Spitze. Trotzdem bleibt der Verbrauch mit 5,1 Litern je 100 Kilometer erstaunlich niedrig. Einzig das harte Verbrennungsgeräusch mag nicht so ganz zu dem Ambiente im edel eingerichteten und blitzsauber verarbeiteten Innenraum passen.

Günstiger als die deutsche Konkurrenz

Sportlich auch die Fahrwerksauslegung. Vorbei die Zeiten, in denen ein Jaguar sanft wogend über die Autobahnen geschunkelt ist. Der XF Sportbrake ist straff abgestimmt, bietet aber ausreichend Restkomfort. Eine Abstimmung, die einem BMW 5er nicht unähnlich ist und gut zu dem Jaguar passt. Und eines zeigt die neue Zeit auch: Ein Jaguar muss nicht unerschwinglich sein. Zwar sind mindestens 45.900 Euro für den Basis-Kombi viel Geld – Audi, BMW und Mercedes lassen sich für A6 Avant, 5er Touring und E-Klasse T-Modell ausstattungsberaubt aber einige Tausender mehr überweisen. Zumal Jaguar scheinbar das größte Vertrauen in die eigene Qualität hat: Als einzige europäische Marke geben die Briten drei Jahre Garantie auf ihre Neuwagen. Manchmal gar nicht so schlimm, dass die guten alten Zeiten vorbei sind.

Fazit

Der XF Sportbrake ist ein untypischer Jaguar. Gut so. Sportlich, sparsam und prima verarbeitet überzeugt er mehr, als nur durch Stil und Tradition. So sind die Briten in der Zukunft angekommen – steht ihnen ausgezeichnet.



Sechs Richtige! Ausfahrt in den edelsten Modellen der Welt

Sie sind die automobilen Wahrzeichen der Briten, auch wenn oftmals längst Ausländer wie BMW und VW den Ton angeben (bei Rolls-Royce bzw. Bentley). Diese Sechs repräsentieren den schieren Überfluss in allen Belangen.



Das gilt besonders für den Rolls-Royce. Er ist weniger gebaut zum Ankommen als viel mehr für die Freude am Fahren. Da grüßt die Konzernmutter BMW.

Das Gefühl dabei? Fesselnd, aber völlig losgelöst. Irgendwo in der Ferne rauscht ein V12, von acht Getriebestufen spürt man keine einzige, während einem die Powerreserve etwas hochnäsiger zu verstehen gibt, dass er bei 200 km/h gerade mal 30 Prozent des verfügbaren Potenzials bemüht. Die Ferse versinkt im Lammfell, die Fußspitze tunkt in ein Meer aus Drehmoment, draußen stresst der Alltag vorbei, drinnen steht die Zeit. Und vorn, am Kiel der Haube, beugt sich die wohl einzige Dame in den Wind, der selbst

ausgewiesene Gentlemen permanent auf den Hintern starren dürfen. Alles bezaubert, wirkt angenehm unbarock und vor allem um Welten stilvoller als viele, die es sich gönnen.

Auch der Bentley erinnert einen an die alten Tage, als Autos wie er noch geschneigelt an Landsitzen vorbeirollten statt durch Rap-Videos.

Beim Anlassen wird sein Twinturbo kurz laut, danach zieht er sich in seine Gemächer zurück. Die Hälfte der zwölf Zylinder arbeitet Teilzeit, schaltet sich ab, wo es der Fahrer und sein Leistungsbedarf erlauben. Ein paar Zahlen gefällig? Bitte schön: 1020 Newtonmeter, fast elf Quadratmeter Grundfläche und gefühlte 90 Prozent davon aus Leder. In 24 Stunden schustert Opel einen Astra zusammen, Bentley feilt nur am Interieur des Mulsanne siebenmal so lange.

Der Range Rover wurde gemacht für die schottischen Highlands, gekauft wird er oft nur, um fesch vorm Italiener zu parken. Sein Innenraum reicht locker als Zweitwohnsitz, und natürlich ist alles lückenlos videoüberwacht, damit man beim Rangieren nicht versehentlich ein paar umliegende Gebäude einreißt. Und wenn er doch mal aus der Stadt hinaus kommt? Geraden trampelt er nieder, Kurven zwingen ihn jedoch in die Knie.

Das kann der **Jaguar XK R-S** besser. Dafür sorgen klebrige Pirelli-Reifen, ein Fahrwerk, so trocken wie britischer Humor, mächtige Bremsen. Er ist der Vamp unter den Ladys. Ein Stilbruch, zugegeben, aber schon ein bisschen geil. Das sonst so erlesene V8-Plaudern entgleist ihm immer wieder ins Schmutzige und hinten trägt er ein – Verzeihung – massives Arschgeweih. Mehr als 300 km/h erlauben dem **Jaguar** seine Schöpfer aber nicht.

Anders als beim McLaren MP4-12C. Er soll der Schnellste sein, nicht mehr, aber um Himmels willen bloß nicht weniger. Dem ordnet sich alles unter. Sound, Styling, Feeling: großartig, nur eben nicht sexy. Gerade mal 80 Kilo wiegt die Kohlefaserwanne, an die man die restlichen 1434 Kilo Auto schraubt. 3,3 Sekunden braucht er bis Tempo 100, Gangwechsel dauern so lange wie ein Mausclick am Computer, beim Anbremsen reißt der McLaren zur Unterstützung den Heckflügel hoch. Türgriffe verbietet die Aerodynamik, ein CD-Player sei zu schwer, und Teile des Innenraums entschuldigen sich schlicht dadurch, dass Plastik weniger wiegt als Echtmetall.

Keine Frage, es gibt keinen hier, der dem McLaren auch nur ansatzweise folgen könnte, aber mindestens einen, der ihn schon im Stand in Grund und Boden flairt: den Aston Martin Virage. Doch auch dieser Schönling weiß genau, dass letztlich die inneren Werte zählen. Und auch davon hat er einige: Zwölf Zylinder, sechs Liter Humraum und 497 PS zum Beispiel. Ansehen, hören, anfassen – der Virage ist gemacht für Genussmenschen. Vom Fahren mal ganz zu schweigen. Ein höchstwertiges Luxus-Coupé, modern, dabei völlig zeitlos und auch technisch wie für die Ewigkeit gemacht. Einzig darin ist es – angenehm – unbritisch.

©JDOST - Berichte im Zeitraum Oktober-November 2012 by Wolfgang Schöbel

Termine – Vorschau:

17. – 18. NOVEMBER 2012

5. JDOST - Ganslessen Sebastiankeller

in Oggau am Neusiedlersee

Anmeldung unter:

office@jdost.at



**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, Rotkraut, Specklinsen, Fülle, Bratäpfel, Preiselbeeren etc.)
Gansl wird zerlegt auf Warmhalteplatte serviert.
Gansstücke und Beilagen zur freien Wahl!
Getränke, Suppen, Vor- und Nachspeisen a la carte.

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

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!!!



Einladung

in die JDOST Garage zum jährlichen Punschtrinken bei traditioneller Gansch-
Behausung sowie Apfelmus und leckerer Weihnachtskekse.

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

Am organisatorischen Getriebe darf ich höflich auf Eure verbindliche Zusage bis
spätestens **Freitag den 30. Nov. 2012** bauen!!!



Auf Eurem Tisch kommen fröhlich
Wolfgang Schöbel
Olthaus JDOST

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



Was, noch nie den Namen «Lister» gehört?

«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. Was, noch nie den Namen «Lister» gehört? Oder gar die Bezeichnung «Lister-Jaguar»? Oder allenfalls «Knobbly»? Nein?

Gemach, alles mit der Ruhe. Es gilt keineswegs als Unterlassungssünde, diesen Namen nicht zu seinem Repertoire zu zählen. Denn insgesamt hat es gerade mal 60 Lister Chassis gegeben, davon 23 Lister-Jaguar. Die allermeisten wurden kaum je auf die Strasse gebracht, sondern hatten vielmehr auf der Rundstrecke gegen andere Boliden jener Zeit gekämpft. Und dort gehörten sie zu den Stars der ausgehenden 50er Jahre. Die Lister waren jene Rennsportwagen, welche den Namen Jaguar hoch hielten, als sich die Firma im Herbst 1956 von der aktiven Teilnahme zurückgezogen hatte. Insgesamt haben alle Lister zusammengenommen zwischen 1954 und 1959 mehr als zweitausend Mal einen ersten oder einen Podiums-Platz herausgefahren, oder: mehr Rennen wurden mit Lister Jaguar gewonnen, als mit allen C- und D-Type insgesamt. Allerdings, nie waren Lister in jenem prominentesten aller Sportwagenrennen, den 24 Stunden von Le Mans, erfolgreich. Hingegen auf den englischen Rundstrecken mit den klingenden Namen Silverstone, Goodwood, Brands Hatch, Mallory Park, Snetterton, Oulton Park, Crystal Palace, Aintree, und vielen mehr waren die ersten Plätze von Lister an der Tagesordnung. Doch, warum haben wir denn so wenig von diesen Autos gehört, warum wissen auch ausgewiesene Jaguar-Begeisterte oft nur gerade den Namen und allenfalls noch das Wort «Knobbly»? Die Antwort liegt zum einen in den besonderen Verhältnissen auf den grossen Rennstrecken der 50er Jahre – und zum anderen in der für jene Zeit völlig ungewohnten Struktur der Firma Lister.

Die Firma George Lister & Sons war eine kleine, aber erfolgreiche Unternehmung an der Abbey Road in Cambridge, England (die Beatles lassen grüssen ...). Im Jahre 1890 gegründet befassten sich Lister, Flatters and Branch, so der Gründernamen, erst einmal mit einer weiten Palette von «Engineering»-Produkten, von schmiedeeisernen Gartentoren zum Gebäude Stahlbau, zum generellen Metallbau, zu Landwirtschaftsmaschinen wie Erntemaschinen, Garbenbinder und ähnliche.



Brian Lister, der Enkel des Firmengründers, wurde am 12. Juli 1926 in Cambridge geboren und befasste sich, kaum hatte er Lesen und Schreiben gelernt, vornehmlich mit automobiler Literatur. Der S.S.1 seines Onkels entzückte ihn seines rassigen Aussehens wegen, der von der Jugend geliebte MG P-Type wegen der spartanisch-sportlichen Note, wenn die Studenten damit um die Kurven der Stadt fegten, und das Renngeschehen der späten 30er Jahren wurden für ihn ein Teil seines Lebensinhaltes. Daneben hatte er aber noch eine ganze andere Faszination: Jazz 1942, die grosse Zahl von uniformierten Amerikanern aus den in der Nähe gelegenen Militärunterkünften - «overpaid, oversexed, and over here» – hatten eine Musik mitgebracht, die ihn alsbald in ihren Bann zog. Rhythmus bedeutete für ihn weit mehr als die Schule oder die eben begonnene Lehre bei Lister & Sons. Als Drummer war er derart besessen, dass er bald einmal mit einigen Kollegen zusammen eine eigene Band «The Downbeats» gründete. Und sie waren damit erfolgreich, machten Schlagzeilen in der Lokalpresse und gewannen eine ganze Reihe von Preisen. Doch für seine spätere Laufbahn war wichtiger, dass Vater Lister darauf bestand, dass er seiner Lehre nach allen Regeln der Kunst mit Akribie nachging. So lernte er den Metallbau in allen Teilen, lernte auch die dazugehörigen Berechnungsmethoden, lernte Statik, Antriebstechnik und Betriebswirtschaft. So war es völlig, dass er einige Jahre nach seinem Eintritt in die Firma den Wunsch hegte, einen eigenen Rennwagen zu bauen.



Mittlerweile 27, als Chef im Agricultural Engineering Bereich bereits in einer guten geschäftlichen Position, wollte er sich diesen Traum verwirklichen. Man schrieb das Jahr 1953. Ein paar Jahre zuvor hatte er drei für den weiteren Lebensweg wichtige Leute kennen gelernt. Der eine war ein tieferster, schweigsamer Mann mit englischem Vor- und spanischem Nachnamen, John Tojeiro, der ein Leichtgewicht-Chassis mit einem V-Zweizylinder-JAP-Motor in seiner Garage in Little Gransden, einem «leaking shed», gebastelt hatte, das er gleich an Brian

verkaufte. Eine nennenswerte Karosserie gab es nicht. Doch das Auto war schnell, lag überzeugend auf der Strasse und vergab praktisch jeden Fahrfehler. Es gelang Brian an einigen Club-Rennen, damit zu Erfolg zu kommen. Der zweite neue Bekannte, der ihn über viele, viele Jahre begleiten sollte, war Don Moore. Im Kriege zum Entschärfen von Bomben eingesetzt, führte er nun eine kleine Automobil-Reparaturwerkstätte in Cambridge und war gleich mit Enthusiasmus bereit, die technischen Aspekte beim Einsatz des Tojeiro-JAP Rennwagens zu übernehmen. Doch dann traf Brian jenen dritten für seine Zukunft so wichtigen Mann: Archie Scott Brown. Nur gerade 1.52 m gross, schien er geradezu besessen davon, schneller als alle anderen um die Rennstrecke zu fahren. Süss er in Brians Tojeiro JAP, konnte er, leichtgewichtig wie er war, Zeiten erreichen, von denen jeder andere nur träumen mochte. Und im Beherrschen seines Fahrzeuges übertraf er alle Konkurrenten. Er hatte für sich eine Kurventechnik entwickelt, die heute bestenfalls mit Go-Karts nachzuahmen wäre; eingangs der Kurve den Wagen derart quer zu stellen, dass er kontrolliert im «Power Slide» durch die Kurve gleiten und sich ausgangs bereits in der richtigen Position für die Weiterfahrt befand. Es war aber nicht nur gute Fahrtechnik für jene Zeit, für ihn war es unumgängliche Notwendigkeit, auf diese Weise einarmig sein Fahrzeug beherrschen zu können. Wie das? Von Geburt an schwer behindert, war sein rechter Arm nicht viel mehr als ein Stummel, seine Beine waren arg deformiert und viel zu kurz, und doch, Archie war ein Sportsmann durch und durch. Er würde bald einmal zu einem der bedeutendsten Fahrer von Rennsportwagen in England werden.



Einen eigenen Rennwagen unter dem Namen Lister bauen? Ohne irgendwelche tiefere Erfahrung im Leichtbau von Automobilen, ohne nennenswerten technischen und wissenschaftlichen Hintergrund in Motorenbau, Fahrzeugdynamik, automobilen Herstellungstechniken, auch ohne das Gewicht einer grossen Marke hinter sich zu haben? Und doch, er fühlte sich berufen, glaubte an seine Fähigkeiten als Mechaniker und Ingenieur und hatte dieses «what the hell, let's just try»-Gefühl, das ihm schon damals als Mitgründer seiner Band auf den richtigen Weg geholfen hatte. Hatte nicht sein Freund Tojeiro so angefangen, hatte mit bescheidensten Mitteln einen aussergewöhnlichen kleinen Rennwagen zusammengebaut und war jetzt daran, grössere Autos anzugehen? Und im Gegensatz zu Tojeiro hatte er, Brian, ein Unternehmen im Hintergrund, das über eine grosse Zahl von Ingenieuren und hervorragenden Mechanikern verfügte, nicht eine Hobbywerkstatt oder einen Hinterhof-Schuppen, wie von so manchem «Bricoleur» benutzt. Auch wusste man bei Lister & Sons, wie man ein Projekt angehen und es durchführen musste, um zum gewünschten Erfolg zu gelangen, wie man Pläne zeichnen, die Aufträge formulieren und die Kosten und Zeiten kontrollieren musste. Noch wusste er es nicht, aber es würde zum entscheidenden Schritt für ihn und – für eine ganz kurze aber geradezu grandiose Zeit – auch für die englische Autowelt werden. Mit einem Budget von £ 1'500 und mit sechs Monaten Zeit, die ihm der Vater zugesprochen hatte – von beidem allerdings etwas mehr gebrauchend – stand im Frühjahr 1954 BHL1 (für Brian Horace Lister Nr. 1) auf Rädern. Die Form, im Grundsatz von Brian selbst skizziert, war von der in der Nähe von Cambridge-ansässigen Firma Wakefields umgesetzt worden.



Die Struktur des Chassis aber bildete das Entscheidende: Brian Lister hatte seine Ideen durchgesetzt. Ein Rohrrahmen, bestehend aus zwei starken Rohren, mit Querverstrebungen, sowie einem gekröpften Rahmen im Heckteil bildete die Grundstruktur. Neuartig damals, später von vielen kopiert (als ein Beispiel die Monteverdi-Chassis). Die Vorderradaufhängung bestand aus zwei Querlenkern mit Schraubenfedern, Girling Trommelbremsen sorgten für die Verzögerung,

die Zahnstangenlenkung wurde kurzerhand einem Morris Minor entnommen – eine Tradition, die sich durch alle Lister Modelle durchziehen sollte.

Beinahe eine Sensation für damals bildeten hintere Aufhängung und Antrieb, eine echte, sozusagen dem Lehrbuch entlehnte DeDion-Achse mit innen liegenden Bremsen. Zum Triebwerk wurde ein zurechtgemachter 1.5 Lt. Motor eines Morris 10 erkoren. Wichtig aber war: Dies war professionelle Ingenieursarbeit, aufs Sauberste und mit größter Bedacht ausgeführt. Der Erfolg blieb nicht aus. Schon 1954, im ersten Rennen, war Archie Scott Brown mit BHL1 erfolgreich – man erkennt, sie hatten ihre Rollen gefunden, Archie als brillanter Fahrer, Brian und ihm zur Seite, Don Moore, als Konstrukteure, Hersteller, Manager, Rennmechaniker, Planer, PR-Leute und Logistiker. Eine Zusammenarbeit, die für die nächsten, entscheidenden Jahre so beibehalten wurde. Nur selten in der Automobilgeschichte gibt es eine Symbiose zwischen Fahrer und Designer/Rennstallbesitzer, wie sie in diesen Jahren zwischen Brian Lister und Archie Scott Brown entstanden ist, höchsten wären da W. O. Bentley und Woolf Barnato zu nennen, oder später noch Colin Chapman und Jim Clark. Brian baute die Autos für Archie, Archie fuhr sie erfolgreich für Lister. Man liess nun – in erster Linie wohl aus Haftungsgründen – unter Brians Führung eine Tochterfirma entstehen, firmierend unter dem Namen «Brian Lister, Light Engineering Ltd., Abbey Road, Cambridge». Die Erfolge häuften sich und dringend wurde erkannt, dass das wirkliche Handikap beim Triebwerk lag. Bald schon wollte man nicht mehr in der «Unterklasse bis 1500 ccm» starten, sondern es drängte sie nach Höherem.

Es bot sich ein Motor an, der – wen erstaunt es – als das Beste bis 2000 ccm galt, der Bristol-Motor. Entstanden als Lizenz des BMW-Triebwerks, das vornehmlich in den späten 30er Jahren dem 328er zu grössten Erfolgen verholfen hatte (inkl. dem Sieg in der Mille Miglia 1940). Wie Bristol zu seiner Lizenz kam, sei hier nicht weiter erörtert – wichtig für uns ist die Tatsache, dass auch Mitte der 50er Jahre ein mittlerweile zwanzig Jahre alter Motor noch immer als einer der Besten erkannt wurde. Mitte 1954 entstand bei Lister ein neues Chassis, stark dem ersten,



kleineren nachempfunden, aber mit Platz genug, um den Bristol Motor aufzunehmen. Die Karosserie, gebaut bei Wakefields of Byfleet, sah erstmals recht hausbacken aus, doch auf der Rennstrecke wurden die Lister Bristol wieder zum durchschlagenden Erfolg. Vier weitere Siege und eine ganze Reihe von Podiumsplätzen hatten sich herumgesprochen. Als im Spätherbst das Rennjahr 1954 zur Neige ging, gaben sich eine ganze Zahl potenzieller Kunden die Klinke an der Abbey Road in die Hand. Sie wünschten sich für die kommenden Saison einen Lister-Bristol. Ein Ingenieur der Cambridge University, Thomas Lucas, wurde verpflichtet, einen neuen Body-Design zu entwerfen. Nunmehr begann die Aerodynamik eine wesentliche Rolle zu spielen. Obschon der so entstandene Lister-Bristol in keiner Weise den späteren Modellen in der Ästhetik die Stange halten würde, war sein Luftwiderstandskoeffizient auf ein annehmbares Mass gesunken. Don Moore, nach wie vor der engste Mitarbeiter von Brian, kümmerte sich um alles Technische. Er konnte dabei wahre Wunder bei der Erhöhung von Leistung und Zuverlässigkeit vollbringen und wurde damit zu einem gewiegten und unentbehrlichen Motorendoktor, nach und nach auch zum technischen Allrounder.



Nicht überraschend entpuppte sich 1955 zu einem sehr guten Jahr für den dem Säuglingsalter entrückten Rennstall. Die Dinge schienen sich für Brian und Archie vorteilhaft zu entwickeln, ihre Symbiose versprach zu einem dauerhaften Erfolgsrezept zu werden. Siege häuften sich und sowohl in Fachkreisen wie in den englischen Sportgazetten war Lister nunmehr zum Begriff geworden. Dann kam 1956. Der Bristol-Motor war mittlerweile älter geworden. Alles Tuning konnte ihm keine zusätzlichen Pferdestärken mehr entlocken. Eine

mit viel Hoffnung begrüßte alternative Variante mit einem Maserati A6SSG Motor führte ins Nichts. Auf den ersten Blick zeigte sich der Maserati zwar als ein herrliches Triebwerk – aber nur dann, wenn es seinen Dienst tat. Das aber war höchst selten. Lag es am Motor selbst, lag es an der Wartung, gar am Öl, oder war es die Art und Weise, wie mit ihm auf der Piste umgesprungen wurde? Die DNFs [= did not finish] häuften sich in geradezu katastrophaler Weise. Und damit auch die Kosten. Dringend wurde ein neuer Motor benötigt, doch dieser war nirgends in Sicht.

Coventry Climax hatte zwar schon lange eine 2.5 Lt. V8 SOHC-Maschine mit dem Codenamen «Godiva» versprochen, die für Lister eine mögliche Lösung gewesen wäre. Doch im Laufe einer internen Überprüfung durch das CC-Management wurde «Godiva» gegenüber der Konkurrenz als «stark unterlegen» eingestuft und kam so nie über den Stand eines Prototypen heraus. Im Rückblick äusserst bedauerlich, denn die Weiterentwicklung hätte höchstwahrscheinlich zu einem Triumph für die Leute aus Coventry geführt; die in der Untersuchung ins Feld geführten Mehrleistungen bei Ferrari und Maserati entpuppten sich am Ende als journalistische Seifenblasen ohne Substanz. Aber da war es zu spät.



Gerade als im Herbst 1956 das für Brian Lister jammervolle Jahr seinen Tiefpunkt erreichte, wurde ihm der Ausweg aus dem scheinbar unlösbaren Dilemma auf dem Silbertablett serviert. Und dies von keinem geringeren als Sir William Lyons selbst. Für den Historiker ein Meilenstein, für die sportsbegeisterten Anhänger der Marke ein Tiefschlag und Moment der Trauer. «Jaguar to suspend racing», lautete der Titel der Ankündigung, die Jaguar am 13. Oktober der Presse übergab. Lyons war stets ein Mann der kühlen Berechnung. Er war sich bewusst, dass die siegreiche Zeit der C- und D-Type zu ihrem ruhmvollen Ende gekommen war; aus der

erreichten Top-Position konnte es nur nach unten weitergehen. Am fernen Horizont, gleich einem Donnergrollen, zeichnete sich die Zeit der leichten, kleinvolumigen Mittelmotorrenner ab, Cooper als einer, Lotus als ein anderer, Porsche als ein Dritter – und sein Spürsinn wollten es, dass Ford bald ein vierter sein könnte. Die Zeit der grossen Frontmotor-Sportwagen beugte sich sachte der Vergangenheit zu. Wohl waren für die kommenden Jahre noch die Aston Martin, Ferrari, Maserati und andere Grosse der Rennsportszene am Drücker, doch irgendwann würde der Durchbruch zu den kleinen, flinken, agilen Rennwagen kommen. Zudem, Jaguar würde alsbald alle verfügbaren Kräfte auf den zukünftigen Sportwagen zu richten haben, der auf dem Zeichenbrett Gestalt annahm. Weit weniger für die Rennstrecke als für die private Garage gedacht, warf der E-Type seinen langen Schatten voraus.

Die einstigen Sponsoren für die Jaguar Rennaktivitäten, BP gemeinsam mit Shell-Mex, sahen sich auf einmal damit konfrontiert, sich einen neuen Rennstall suchen zu müssen. Bryan Turle, der verantwortliche Manager des Sponsoring-Kartells, sah seinen Ausweg bei Lister. Er war es denn auch, der für Brian den Weg zu F.R.W. «Lofty» England und schliesslich Sir William Lyons anbahnte. Was anderen zuvor verwehrt geblieben war, hatte eine unerwartete Wendung genommen: Jaguar war auf Anhieb generös. Man offerierte gleich eine D-Type Maschine samt zugehörigem Getriebe für einen Preis, der weit unter den Kosten liegen musste. Aber dies bedeutete auch, dass bei Lister für 1957 ein neues Chassis, eine neue Hinterachse, eine neue Karosserie und viele der Zutaten zu entwickeln waren. Würden sie es zeitgerecht schaffen? Auf einmal versprach der kommende Winter für Brian Lister, Don Moore – nunmehr gleichenteils technisches Gewissen und persönlicher Berater – und den nur gerade etwa 20 Mitarbeitern (von einem Total von etwa 200 George Lister & Sons Firmenangehörigen), welche direkt für die Tochterfirma Light Engineering Ltd. tätig waren, heiss zu werden. Die Lichter in den wenigen Konstruktionsbüros würden abends lange brennen. Richtig so, wollte man zu Beginn der kommenden Saison bereit sein, so war eine geradezu unglaubliche Arbeit zu leisten. Die Ärmel wurden hochgekremgelt und reihum wurden Arbeiten vergeben.



Was an dieser Zusammenarbeit vom Winter 1956/57 zwischen Lister und Jaguar auffällt, ist die von den zuständigen Historikern immer wieder berichtete, ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen Brian und Lofty. Die beiden scheinen sich auf Anhieb als Sinnverwandte und Gleichdenkende getroffen zu haben, wobei eine Aussage dabei besonders im Raume steht: Lofty liebte eine klare Sprache ohne Windungen und Schnörkel, kein «Bullshit», wie der moderne Angelsachse es zu nennen pflegt. Brian Lister ist ebenso ein geradeaus wirkender Mensch. Im persönlichen Gespräch ein lebenswürdiger, zuvorkommender Gentleman, aber in seinen Worten und Handlungen klar und die Dinge beim Namen nennend. Und es kam zwischen den beiden eine Abmachung zustande, die wohl nur unter besonders befreundeten Partner möglich gewesen ist: Die D-Type Motoren wurden im Leasing an Lister abgegeben und jeweils für wesentliche Wartungsarbeiten an Jaguar zurückgebracht. Erst als Lister begann, Autos nach den USA zu verkaufen, mussten jene, die einen Jaguar Motor wünschten, dafür auch ihre erheblichen Dollar hinlegen.



>>>To be continued in the December Gazette >>>

©by Wolfgang Schöbel JDOST 2012

Modellauto Ecke

Hier wird regelmäßig über Neuerscheinungen aus dem Bereich Jaguar Modellautos berichtet

1:43



JAGUAR XJ220 1991

GREEN METALLIC

Minichamps

Maßstab 1:43

Minichamps:

430102224

Ab € 44,95

Jaguar XKR Coupe Green

AUTOart Straßenfahrzeuge

Maßstab 1:43

AUTOart Models: 53621

Ab € 54,95



1:18



Jaguar E-TYPE COUPE SERIES I 3.8 in Coupe in Black



AUTOart Models Straßenfahrzeuge

Maßstab 1:18

AUTOart 73611

Ab ca. € 299,00

Auch in Red!

AUTOart 73614

Lieferbar ab Anfang Dezember!



©by Karl Sch. JDOST November 2012

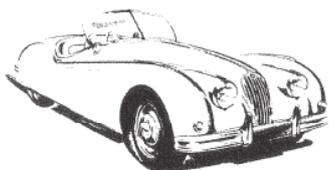


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

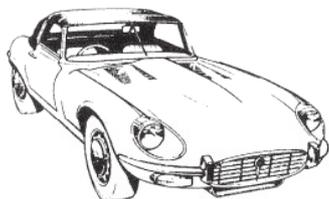
Die Ersatzteil-Spezialisten

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,
Fahrstell-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,
Fahrstell-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