

# JAG MAG

JAGUAR ASSOCIATION GERMANY e.V.



Jaguar SS Saloon 2½ Litre • Fahrzeugimport: Einmal Kapstadt und zurück • Clubleben – aus den Sektionen



Ausgabe 222  
Oktober 2016





## Liebe JAG-Mitglieder,

Wenn dieses JAGMAG bereits gedruckt wird, ist der erste Lauf zur dritten Meisterschaft der Formula E in der ehemaligen englischen Kronkolonie Hong Kong schon gelaufen. Als neuer Konkurrent ist auch Jaguar mit den beiden Fahrern Adam Carroll (GB) und Mitch Evans (AUS) dabei. Als Neueinsteiger kann man vielleicht nicht gleich von Anfang an erwarten, dass Jaguar ganz vorne mitfährt, aber die Truppe ist ehrgeizig.

Dass inzwischen auch die deutschen Hersteller BMW und jener aus dem Schwabenland ihr Interesse an der Formula E angemeldet haben, steigert das Interesse an der Elektro-Rennserie sicher weiter. Und ist ein Zeichen dafür, dass es nicht nur auf dem Automobilmarkt wichtig ist, möglichst viele Fahrzeugklassen zu besetzen, sondern auch im Motorsport in verschiedenen Kategorien anzutreten.

Beispiel Audi: Die Ingolstädter sind bereits mit der Schaeffler-Gruppe in der Formula E vertreten und beabsichtigen, in Zukunft als echtes Werksteam anzutreten. In der World Endurance Championship hat Audi mehrfach das 24-Stunden-Rennen im französischen Le Mans gewonnen.

Le Mans? Da fallen einem doch die sieben Erfolge von Jaguar ein. Das wäre in den Augen vieler Beobachter „richtiger“, weil „großer“ Motorsport. Immerhin hat sich der englische Designer Mark Hostler schon einmal Gedanken gemacht, wie ein Le Mans-Jaguar XJR-19 aussehen könnte.

Selbst wenn das Projekt reine Utopie bleibt – einen Schönheitspreis für den aufregendsten WEC-Renner hätte Jaguar sicher gewonnen.

\*\*\*

Mag der Wunsch, dass Jaguar einmal wieder in Le Mans antritt, nicht (so schnell?) in Erfüllung gehen, so wird der Wunsch unseres JAG-Sektionsleiters Berlin/Brandenburg, Christoph Paliot, ziemlich schnell in Erfüllung gehen.

\*\*\*

Wenn man Meldungen von der Insel Glauben schenken darf, dann hat Jaguar 250 Audi A4, BMW 3er und ein vergleichbares Modell aus Stuttgart gekauft, um sie Händlern zur Verfügung zu stellen, damit interessierte Kunden sowohl diese Fahrzeuge als auch – und darum geht es –



**Utopie und Realität: Futuristische Stude eines Jaguar XJR-19 von Mark Hostler und der Jaguar XF Sportbrake, der einen Nachfolger bekommt.**

In seinem Artikel über Testfahrten mit Jaguar XE, XF und F-Pace (Seite 34) wünscht er sich eine Neuauflage des XF Kombi, in unseren Kreisen besser bekannt als Sportbrake.

Nun, anlässlich des Pariser Auto Salons hat Jaguar bekanntgegeben, dass es diese Neuauflage geben wird: Erscheinungsdatum im Herbst 2017. Schade nur, dass es nicht auch gleich eine Kombiversion des XE dazu gibt.

den Jaguar XE im Vergleich fahren können um sich ihr Urteil zu bilden. Das beweist neben der Originalität des Einfalls auch einigen Mut und dazu Selbstsicherheit. Wir finden das toll! Weiter so!

Viel Spaß mit dieser Ausgabe wünscht mit (weil ich nicht so recht weiß, was eigentlich „jaguaristische“ Grüße sind) freundlichen Grüßen,

**Mike Riedner**  
JAGMAG-Redakteur



**12** Nur zwei Vorbesitzer hatte der in diesem JAGMAG präsentierte Jaguar SS 2 1/2 litre Saloon. Und dazu feiert er in diesem Jahr ein Jubiläum: 1936, also vor 80 Jahren, wurde er gebaut. Bericht ab Seite 12.

## NEWS

Jaguar beim Oldtimer-GP;  
President's Corner;  
Rekordpreis für einen Jaguar;  
Neues Jaguar-Werk;  
Jaguar Formula E;  
XE-Produktion;  
Geschäftsbericht Seite 6

## PRÄSENTATION

Jaguar SS Saloon 1936 Seite 12

## CLUBLEBEN

Classic Days Schloss Dyck  
(JAG-Sektion Rhein/Ruhr) Seite 22  
Mainau, Meersburg, Salem  
(JAG-Sektion München) Seite 26

British Picnic  
(JAG-Sektion Westfalen) Seite 28  
Sommerausklang  
(JAG-Sektion Bodensee/Allgäu) Seite 32  
Zum Niederrhein  
(JAG-Sektion Westfalen) Seite 38  
Ostfriesland  
(JAG-Sektion Westfalen) Seite 39

## TESTFAHRT

Jaguar XE, XF, und F-Pace Seite 34

## FUNDGRUBE

Autos, Teile und Zubehör  
für Jaguar-Freunde Seite 35

## WELCOME TO THE CLUB

Neue Mitglieder Seite 36

## LESERBRIEFE

Post an die Redaktion Seite 42

## ERFAHRUNGSBERICHT

Import eines Jaguar MKII  
aus Südafrika Seite 44

## RUBRIKEN

Editorial Seite 3  
Impressum Seite 5  
JAG-Clubadressen Seite 10  
Adressen von Typ-Referenten  
und Sektionsleitern der JAG Seite 10  
„Runde“ Geburtstage Seite 36  
JAG-Stammtische Seite 43

Titel: Jaguar SS 2 1/2 Litre Saloon  
(Foto: Mike Riedner)



## Impressum

**JAGMAG** – das Jaguar-Magazin – ist die Clubzeitschrift der JAGUAR ASSOCIATION GERMANY e. V. von 1979 und informiert regelmäßig über sämtliche Clubaktivitäten, Jaguar-Spezialitäten, Technik, Wartung, Pflege, Autos und Personen.

### Herausgeber:

Jaguar Association Germany e. V.

### Redaktion:

Mike Riedner

Creative Services

Hof am Anger, Röder Straße 18

63679 Schotten-Einartshausen

Telefon (0 60 44) 966 811

E-Mail: [Jagmag@Jaguar-Association.de](mailto:Jagmag@Jaguar-Association.de)

Internet: [www.jagmag.de](http://www.jagmag.de)

### Anzeigenverwaltung:

Arthur Bohnen, Mühlenbergweg 4,

40629 Düsseldorf, Telefon: (0 211)

29 98 96, mobil (0171) 522 87 25,

E-Mail: [Anzeigenverwaltung@Jaguar-Association.de](mailto:Anzeigenverwaltung@Jaguar-Association.de)

**Hinweis:** Kleinanzeigen für die Fundgrube direkt an die Redaktion.

### Layout, Satz:

Creative Services, 63679 Schotten

### Druck:

V + V Druck, Zur Schmiede 9,

45141 Essen, Telefon (0201)

47 99 125-0, [www.vuvdruck.de](http://www.vuvdruck.de)

### Erscheinungsweise:

zweimonatlich, gerade Monate

### Heft-Bezug:

JAG-Geschäftsstelle

Offenstraße 52, 42551 Velbert,

Telefon (0 20 51) 80 55 64,

E-Mail: [Geschaeftsstelle@Jaguar-Association.de](mailto:Geschaeftsstelle@Jaguar-Association.de)

Ältere Hefte, soweit vorhanden, für

2,50 Euro pro Heft gegen Vorkasse.

Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur

bei Quellenangabe und mit Genehmigung

der Redaktion gestattet. Wir freuen

uns über jeden Beitrag von unseren

Mitgliedern, können aber für unver-

langt eingesandte Manuskripte und

Bilder keine Gewähr übernehmen. Für

technische Handlungsanleitungen und

Tipps, Hinweise und Empfehlungen

kann weder vom Club noch vom Ver-

fasser eine Haftung übernommen wer-

den. Gerichtsstand ist Monschau.



# 22

*Zahlreiche Ausfahrten der JAG-Sektionen fanden in den vergangenen Wochen und Monaten statt. Besonders aktiv zeigte sich dabei die Sektion Westfalen. Berichte ab Seite 22.*



# 44

*Einen Jaguar MKII importierte ein Ehepaar aus Wetzlar aus Südafrika nach Deutschland. Der Erfahrungsbericht mit vielen Hinweisen und Tipps ab Seite 44.*

## President's Corner



### Liebe Mitglieder der JAG.

Ich schreibe heute am kalendarischen Herbstanfang und es ist an der Zeit, sich Gedanken über den Rest des Jahres zu machen und auch die zurückliegenden Monate ein wenig Revue passieren zu

lassen. Erneut stellt man fest, dass der Sommer an einem vorbeigeflogen ist und die Uhr sich immer schneller zu drehen scheint. Ein Zeitforscher hat das einmal so erklärt, dass mit zunehmendem Alter die Erfahrung wächst, echte Überraschungen damit seltener werden und der unspektakuläre Rest der Zeit eben unbemerkt an einem vorbeiplätschert.

Für mich tatsächlich überraschend ist die Entwicklung auf dem Neuwagenmarkt. Die Nachfrage nach SUVs ist ungebrochen, vielmehr steigt sie weiterhin in einem Maße, welches auch die Hersteller überrascht. Jaguar hat mit dem F-Pace den richtigen Riecher gehabt, und gemeinsam mit Land Rover ist der Konzern in diesem Marktsegment somit außerordentlich gut aufgestellt.

Die seit 2013 begonnene Neuausrichtung der Modellpalette ist dabei noch nicht zu Ende. Wie aus wissenden Quellen zu vernehmen ist, sind die Themen großer GT (XK-Nachfolger), Kombi-mousine (neuer Sportbrake) und auch

XJ-Nachfolger weiterhin aktuell und können mit Spannung erwartet werden.

Leider scheint bei vielen Mitgliedern der in der vorletzten Ausgabe des JAGMAG verteilte Registerbogen, dem sogar ein frankierter und adressierter Rückumschlag beigelegt war, unbemerkt geblieben zu sein. Die Rückläuferquote liegt derzeit erst bei gut einem Drittel. Ich möchte alle Mitglieder, die sich diesbezüglich noch nicht gemeldet haben, bitten, sich die Zeit zu nehmen und ihre ausgefüllten Registerbogen an die Geschäftsstelle zu schicken. Natürlich freuen wir uns auch, wenn unser Shop Umsatz macht, aber für Bestellungen daraus war der Freiumschatz nicht gedacht!

Ich wünsche Ihnen allen eine angenehme Herbstzeit!

Ihr Präsident

*Axel Großmann*  
Axel Großmann

### Rekordpreis

## Das 21-Million-\$-Ding

Ja, es hat einen neuen Rekord gegeben: Der bisher teuerste je ersteigerte Jaguar wurde am 19. August im kalifornischen Monterey für sage und schreibe 21.780.000 US-Dollar an den neuen Besitzer gebracht.

Der Jaguar D-Type, mit dem Ron Flockhart und Ninian Sanderson 1956 das 24-Stunden-Rennen im französischen Le Mans für die Ecurie Ecosse gewannen, schraubte den Preis für den teuersten Jaguar um mehr als acht Millionen Dollar nach oben: Zuvor war ein C-Type, ebenfalls von der Ecurie Ecosse eingesetzt, im Vorjahr für 13,2 Millionen US-Dollar ersteigert worden. Der D-Type hatte nach seiner Rennkarriere bei dem schottischen

Team lediglich zwei Vorbesitzer und war zuletzt 16 Jahre lang Teil einer privaten Sammlung. Mit der Chassisnummer XKD501 war das Fahrzeug am 5. Mai 1955 der erste D-Type, der an ein privates Team ausgeliefert wurde.





# With style, please...



Dieser SS Jaguar 2½ Litre aus dem Baujahr 1936 hatte nur zwei Vorbesitzer, als er 2013 nach Deutschland kam. Und in fast 80 Jahren hatte das Fahrzeug lediglich um die 90000 Meilen auf den Zähler gebracht.







## SS Saloon 2½-Litre 1936

Baujahr 1936, zwei Vorbesitzer.

Was sich wie eine Utopie oder eine unerfüllbare Wunschvorstellung liest, entspricht den Tatsachen. Der auf diesen Seiten präsentierte SS Jaguar 2½ Litre Saloon wurde vor 80 Jahren gebaut und hat nun erst den dritten Besitzer.

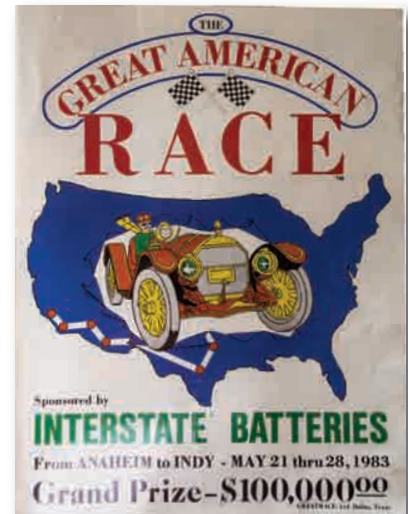
Als Neuwagen an einen gewissen Benjamin Keeling in Derby ausgeliefert und am 7. Januar 1937 zugelassen, kam die dunkelgrüne Limousine 1941 in den Besitz von Bryan David Nicholas und wurde in den folgenden Jahren während des Zweiten Weltkriegs – England hatte Deutschland am 3. September 1939 den Krieg erklärt – von ihm als Dienstwagen bewegt. Privat konnte man 1941 in England kaum noch Auto fahren, denn bereits bei Kriegsausbruch war Treibstoff limitiert worden.

Keeling war seit 1927 Mitglied der Royal Air Force und in jenem Jahr, als der SS Saloon gebaut wurde, ab dem 28. Januar

1936 Flight Commander der 30. Squadron. Nach dem Zweiten Weltkrieg stieg Nicholas bis zum Rang eines Air Commodore auf und war in höchsten Positionen zuständig für Signalgebung und Funk, zuletzt ab 1953 als Director of Radio Engineering und verantwortlich für die elektronische Ausstattung von Militärflugzeugen. 1962 ging Keeling in den Ruhestand, den er noch dreißig Jahre lang genießen konnte, bevor er im Dezember 1992 verstarb.

Und wie es in England häufig ist, blieb der grüne SS Saloon in der Familie. Erst 2013 wurde er an seinen heutigen Besitzer in Deutschland verkauft.

In der Zeit zwischen dem Ableben von Bryan David Nicholas bis zum Besitzerwechsel vor drei Jahren wurde der Wagen kaum bewegt. Eigentlich, so ist den Meilenständen auf den MOT-Zertifikaten zu entnehmen, standen lediglich die Fahrten zur Prüfstelle an und vielleicht noch eine Fahrt rund um den Kirchturm.



Die letzte größere Fahrt fand im Jahr 1983 statt, als der SS Saloon in die USA verschifft wurde, um dort am Great American Race teilzunehmen, das von Anaheim im US-Bundesstaat Kalifornien nach Indianapolis führte, immerhin über eine Distanz von knapp 3400 Kilometern. Danach ging das Auto per Schiff wieder





zurück nach England. Und fortan finden sich in den Eintragungen nur noch kurze Entfernungen.

- Am 9. August 1987: 87 950 Meilen;
- im Sommer 1988: 87 967 Meilen
- zwei Jahre später, 1990: 88 008 Meilen.

1991 wurde das grüne Auto übrigens von Grund auf restauriert. Doch gefahren wurde es auch danach kaum, denn zum Zeitpunkt des Verkaufs der Familie Nicholas nach Deutschland am 14. Mai 2013 stand der Zähler gerade einmal bei 88 123 Meilen.

Der SS Jaguar 2½ Litre Saloon – Firmenchef William Lyons hatte den Namenszusatz Jaguar erst ein Jahr zuvor eingeführt, was sich nach Kriegsende noch als goldrichtige Entscheidung herausstellen sollte, als das Kürzel SS für Gräueltaten des Dritten Reichs stand – verfügt über einen Sechszylinder mit 2668 cm<sup>3</sup> Inhalt, wird aber in bestem britischen Understatement als „Two-and-a-half- litre“ bezeichnet.

Bei dem Motor handelt es sich um eine Weiterentwicklung des ursprünglich seitentesteuerten Triebwerks zu einer Version mit Kopfsteuerung. Harry Weslake zeichnete für diese Überarbeitung verantwortlich.

Verfügte der SS-Motor nach der Weslake-Kur über 105 BHP Leistung, so liefert er heute zwischen 115 und 120 PS an die Hinterachse. Der Grund liegt in der ge-



*Das Jaguar-Emblem samt der springenden Raubkatze schmückte die SS-Fahrzeuge ab Ende 1935 (links)*

*Innen verbreitet die gediegene Leder-ausstattung auch auf der Rücksitzbank Wohnzimmeratmosphäre.*

*Der Union Jack ist Hinweis auf die Provenienz des Fahrzeugs, die Firmenkürzel SS mussten nach dem Zweiten Weltkrieg verschwinden*



# Mainau, Meersburg, Salem

Anfang Juni machte sich die Sektion München wieder auf, die geographischen Randbereiche des Sektionsgebiets und darüber hinaus zu erkunden. Diesmal fiel unsere Wahl auf den südwestlichen Teil des Gebiets – die Region Bodensee. Terminlich wurde die Ausfahrt auf das Wochenende der Klassikwelt Bodensee gelegt, um interessierten Teilnehmern einen Besuch der Messe in Friedrichshafen und natürlich auch des JAG-Stands der Sektion Bodensee/ Allgäu zu ermöglichen.

Am Freitag trafen sich die Messeinteressierten zum Rundgang über die Messe, die zu diesem Zeitpunkt noch angenehm freie Blicke auf die ausgestellten Fahrzeuge und Stände zuließ. Treff- und Sammelpunkt war immer wieder der JAG-Stand mit sehr interessanten Ausstellungsfahrzeugen und der Möglichkeit des sektionsübergreifenden Kennenlernens der Clubmitglieder. Ein Lob auch an Mayk Tarnowski und seine engagierten Mitglieder, welche die Mühe auf sich genommen haben, unseren Club auf der Messe stilvoll zu repräsentieren.

Nach dem Messebesuch machten wir uns auf den Weg zu unserem Hotel und Startpunkt in Dornbirn/Österreich für die Bodenseeumrundung am Samstagmorgen.



## JAG-Sektion München

Nach einem gemeinsamen Frühstück fanden sich pünktlich um 9.00 Uhr alle neun Fahrzeuge mit 17 Teilnehmern am Startpunkt ein. Wir durften auch das Ehepaar Schulz aus der Bochumer Gegend begrüßen, die als JAG-Interessenten die Gelegenheit nutzen wollten, das Clubleben kennenzulernen.

Wir waren doch alle sehr skeptisch, ob uns an diesem Tag überhaupt ein paar regenfreie Stunden für unsere geplanten Ausflugsziele vom Wettergott gegönnt würden. Trotz der widrigen Umstände machten wir uns auf und überquerten die



Schweizer Grenze. Wir waren doch alle sehr verwundert, wie viele Kreisverkehre es entlang des Südufers des Bodensees in der Schweiz gibt! Aber schlussendlich kamen wir alle – ohne ein Fahrzeug zu verlieren – gemeinsam bei der Insel Mainau an.

Es war kaum zu glauben – die Götter waren uns wohlgesonnen und bescherten uns Sonnenschein für den Rest des Tages. Bei dem etwa zweistündigen Aufenthalt hat-





ten wir nun eine schöne Gelegenheit, die Blumenpracht und Sehenswürdigkeiten der Mainau bei angenehmen Temperatu-



ren anzuschauen. Anschließend ging es weiter zur Fähre Konstanz-Meersburg. Die 20-minütige Überfahrt war dann doch eine angenehme Abwechslung nach der Fahrstrecke und dem Schnellrundgang auf der Mainau. Bis auf ein Fahrzeug – die Besatzung hatte wohl vor lauter Blumenpracht die Zeit aus den Augen verloren – haben wir es alle zusammen auf die Fähre geschafft, was auch Gelegenheit gab, die Fahrzeuge wieder auf Vordermann zu bringen.

Von Meersburg aus ging es weiter zum ältesten Zisterzienserkloster und zur reichsten Abtei am Bodensee: das Schloss und Kloster Salem. Aufgrund des mittlerweile schon recht anspruchsvollen Zeitplans begnügten wir uns mit einer Besichtigung der Klostersgärten und des Münsters (14. Jahrhundert). Diverse Skulpturen im Gartenbereich lassen schon erahnen, daß es den Klosterbewohnern schon damals nicht gerade schlecht ging... Auch die Pferde hatten es damals schon gut – einen so edlen Pferdestall hatten wir bis dato noch nicht gesehen.

***Ziele der Ausfahrt: Insel Mainau (links oben), Schloss Salem (links) und das „Russenhaus“ in Murnau. Die Katzen in der Fähre nach Meersburg und ein Teil der Teilnehmer (rechts)***

Mittlerweile war unsere Reisegesellschaft wieder komplett, und wir konnten unseren Rückweg nach Dornbirn auf der Nordseite des Bodensees durch Meckenbeuren, Tettnang und Lindau antreten. Einen kleinen „Kaffee & Kuchen“ Zwischenstop direkt am Wasser in Nonnenhorn mussten wir aber doch noch einlegen.

Am Sonntag Morgen nach dem Frühstück trennte sich unsere Gruppe auf. Wer nicht schnell wieder nach Hause wollte, konnte noch an der Rückfahrt Richtung München durch den Naturpark Nagelfluhkette und das Allgäu teilnehmen. In einer kleineren Gruppe von fünf Fahrzeugen setzten wir uns bei strömendem Regen in Richtung Oberstaufen, Immenstadt, Nesselwang

mit dem Ziel Murnau am Staffelsee in Bewegung. Nach etwa einer Stunde Regen hatte der Himmel Erbarmen mit uns, und wir konnten uns an der sehr schönen Strecke und Landschaft erfreuen. Zum Abschluss der Ausfahrt besuchten wir das Münsterhaus in Murnau. In dem im Volksmund genannten „Russenhaus“ lebten Gabriele Münter und Wassily Kandinsky. Dort entstanden Werke und Ideen, die als Kunst des „Blauen Reiter“ weltberühmt wurden.

*Mathias Warnecke,  
JAG-Sektionsleiter München*

