

JAG JAG

JAGUAR ASSOCIATION GERMANY e.V.



Vier Jahrzehnte JAG

1979 – 2019

40 Jahre Jaguar Association Germany e.V. – unser Club!

Kurzfassung für diejenigen, die nur sehr wenig Zeit haben, sozusagen für „on the go“:

Für viele von uns liegen die Gründung am 3. Oktober 1979 und die ersten Gehversuche unserer JAG nebulös im Dunkeln. Fast alle Mitglieder sind erst später zum Club gestoßen und haben die Früchte ernten dürfen, die unsere Vorgänger gesät haben.

Zur Gründungszeit bestand nicht nur der Wunsch nach Gemeinsamkeit im Kreis von Jaguar-Enthusiasten. Sicherlich war es unter anderem auch die oft sehr frustrierende Suche nach Ersatzteilen, die einen Zusammenschluss von einer Dame und sieben Männern, insgesamt Fans „alter Jaguar-Autos“ – quasi als Zweckgemeinschaft – zusammen brachte. Im Laufe der Jahre pendelte sich dann die Mitgliederzahl auf +/- 1.700 ein.

Heute sind fast alle Oldies restauriert und der Anspruch der Mehrheit unserer Mitglieder zielt in Richtung Stammtisch, gemeinsame Ausfahrten und Veranstaltungen oder aber auch „dabei sein und genießen“.

Aus unserem Clubwesen nicht wegzudenken ist dabei unser professionell gestaltetes Clubmagazin **JAGMAG** mit Jaguar spezifischem Inhalt. Schon kurze Zeit nach der Gründung wurde, genauso wie auch noch heute, über dieses Magazin der direkte Kontakt zu den Mitgliedern gehalten.

Nichtsdestotrotz, unser aller Bewunderung gehört den Mitgliedern, die nach wie vor mit Freude schrauben, reparieren und das Fahrzeug teilweise bis zur Perfektion restaurieren – wobei hierbei alle Berufsgattungen vertreten sind.

Auch wenn hin und wieder die Frage zu

hören ist „Was tut eigentlich der Club für mich“, heißt es richtigerweise „Was kann ich für den Club und die Gemeinschaft tun?“. Vergessen Sie bitte nicht, dass wir freiwillig zusammen gekommene Enthusiasten sind, um das Hobby „Jaguar“ gemeinschaftlich erarbeiten und erleben zu können. Long live the JAG!

Vorwort

Den nachfolgenden Bericht habe ich zusammengestellt und dabei mangels besseren eigenen Wissens auch auf im JAG-MAG veröffentlichte Berichte und Ausarbeitungen früherer Autoren unserer JAG Zugriff genommen. Bei diesen Autoren bedanke ich mich, und hier sind unter anderem vor allem Heiner Stertkamp und Mike Riedner zu erwähnen. Um das geistige Eigentum dieser Mitautoren nicht zu verändern, sind deren Passagen ungetkürzt oder aber, falls erforderlich, nicht sinnentstellend gekürzt worden – man möge es mir verzeihen.

Die Entstehung und Entwicklung unserer JAG (*Langfassung*)

In den sechziger Jahren, als es erstmals nennenswerten Absatz an Jaguarwagen in Deutschland zu verzeichnen gab und solche nun doch gelegentlich im Straßenbild zumindest der größeren Städte anzutreffen waren, behielt der Jaguar seinen Ruf des Übertriebenen, leicht Verrückten aus der frühen Nachkriegszeit, der sicherlich auch von den frühen sportlichen Erfolgen herrührte. Man sollte glauben, dass in diesem, dem Jaguar nicht übermäßig freundlich gesonnenen Klima, sich rasch eine Fangemeinde hätte zusammenrotten müssen, die sich in bester teutonischer Art zu einem Verein organisierte – doch weit gefehlt!

Natürlich kümmerten sich in den ersten Jahren die bereits etablierten Jaguarwerkstätten um die schönen Katzen aus Coventry, und folglich mag der Bedarf an technischer Information für Reparatur und Restaurierung bei den Jaguarien selbst noch gering gewesen sein.

Erst mit dem Wechsel von MK 2 und E-Type auf XJ und XJ-S ließ die Qualität der Betreuung der älteren Jaguar-Typen durch die Vertragswerkstätten nach, weil sich Ersatzteilhaltung und Ausbildung des Personals naturgemäß auf die aktuellen Typen konzentrierten. Viele Jaguare der für Deutschland frühen Epoche waren längst in zweite oder dritte Hände gelangt, die sich oft die nicht ganz preiswerten Kosten der Werkstatt durch Eigenleistung zu ersparen hofften. Die Nostalgiewelle rollte noch längst nicht, und eigentlich wurden die Fahrer solcher „alter Möhren“ eher belächelt als bewundert.

Nun erst stellte sich der Bedarf nach Ersatzteilen und technischen Informationen ein, welche die örtliche Jaguarwerkstatt in der Regel nicht mehr verfügbar hatten. Doch dieser Bedarf wurde, wie man es damals für einen englischen Klassewagen passend fand, vorwiegend über die Mitgliedschaft im englischen Club, dem Jaguar Drivers' Club, befriedigt. Der deutsche Jaguarien von Welt verschlang mit großer Neugier jede Ausgabe des Jaguar Driver, dem überaus angesehenen Magazin der Briten. Darin fand man nicht nur diese technischen Fragen angeschnitten, sondern nahm auch Teil an der Welt der Clubrennen, in denen XK, MK 2 und E-Type die Schlachten vergangener, heroischer Tage wieder aufleben ließen.

Velleicht liegt es an diesen Umständen, dass es in Deutschland bis 1979 keinen Jaguar-Club gab. Allerdings bereits um 1974 hat unser Mitglied Dr. Maximilian Freiherr du Prel in seiner Heimatstadt Bad Kissingen „werbend“ an jeden geparkten Jaguar, den er sah, eine Botschaft hinterlassen: Wir Jaguarien sollten uns zwecks Erfahrungsaustausch treffen, melden Sie sich bitte“. Die „Meldestelle“ war die Telefonnummer seiner Praxis. So wie er uns letztlich beim Jahrestreffen 2019 in Bad Neuenahr aus erster Hand berichtete, kamen schon zum ersten Treffen etwa 40 Personen und

beim zweiten Treffen waren es schon rund 80 Jaguaristen. Darunter waren dann auch bereits einige der späteren Gründungsmitglieder der JAG.

Die Gründung der Jaguar Association Germany selber fiel ausgerechnet in jene Zeit, in der es um Jaguar in England alles andere als gut bestellt und der Untergang des Unternehmens keine ganz fernliegende Eventualität war. Es erscheint beinahe schon natürlich, dass nur Engländer so verrückt sein konnten, diesen Verein in dieser Situation in diesem Land ins Leben zu rufen. So findet die Geschichte der Jaguar Association Germany ihren Anfang bei dem Briten Walter James, der 1972 im Alter von 34 Jahren aus beruflichen Gründen – als Elektroingenieur war er mit so exquisiten Dingen wie der Weltraumtechnik befasst – seinen Wohnsitz in der Nähe von München nahm. Das Jaguarfahren schätzte James über alles so sehr, dass er andere Fabrikate mit bemerkenswerter Konsequenz durch Nichtbenutzung strafe und sich schließlich genauso rufen ließ wie sein Vornamensvetter und berühmter Jaguar-Motorenkonstrukteur Hassan, nämlich „Wally“.

Als geselliger Brite bildete er schon bald den Mittelpunkt eines Kreises Gleichgesinnter. Einer dieser unverbesserlichen Jaguaristen – war der ebenfalls aus Großbritannien stammende Karl Green. Er war der erste in dieser Clique, der das Fehlen jeglicher Jaguar-Clubs in Deutschland bemerkte und auch gleich auf Abhilfe sann. So kam es aus der Mitte dieses Schrauberkreises am 3. Oktober 1979 in München zur Gründung der Jaguar Association Germany. Der Name war mit Fleiß so gewählt, dass sich als Kürzel das prägnante JAG ergab, unter dem die Association sich fortan in der Regel auch angesprochen sehen sollte. Quasi in Übererfüllung der gesetzlich vorgeschriebenen Mindest-Mitgliederzahl waren an diesem Gründungsakt acht Personen beteiligt: neben den bereits Benannten (James als Nummer 1 und Green als Nummer 2) nämlich noch in der Reihenfolge der Mitgliedernummern Inge Hempel, Reno Couppis, Istvan Cocsis, Leonard Clifford, Anatol Danton

und Heinz Hagendorf. Bis es freilich zu einer offiziellen Mitgliederliste kam, waren die Namen von Cocsis und Danton bereits durch Barbara Grell und Patrick Martin ersetzt. Von diesen Gründern befinden sich noch heute James und Couppis in den Reihen der Mitglieder.

Die deutsche Fraktion war anfangs also klar in der Minderheit, und die Clubleitung lag sofort fest in den Händen von Karl Green als Vorsitzendem und Wally James als Schriftführer.

Die Gründer hatten sich von Anfang an vorgestellt, dass ihre Association einmal in ganz Deutschland präsent sein sollte. So verbreitete sich in Jaguar-Liebhaberkreisen rasch die Neuheit von der Gründung des Clubs, und schon bald fanden sich weitere Mitglieder, die aus ganz Deutschland dazu stießen. Damit trat ein Kommunikations-Problem auf, das mit der Gründung einer Clubzeitschrift, dem noch heute existierenden JAGMAG, bereits im Januar 1980 gelöst wurde. Doch offenbar nicht ganz, denn jedenfalls war noch in Ausgabe 13 aus der Feder von Dr. Gerrit Balken, einem zu der Zeit noch schwach leuchtenden JAG-Nordlicht, zu lesen: „Schon in Anbetracht der zu großen Entfernungen kann sich ein Clubleben, wenn es nicht nur eine Ein- oder Zweijahresfliege sein will, nur innerhalb einer jeden Sektion entwickeln.“

Die ersten Exemplare des **JAGMAG** hatten noch ein minimales DIN A 5-Format, wurden im Fotokopierverfahren hergestellt und waren in englischer Sprache verfasst! Ab der dritten Ausgabe überwog dann aber doch der deutschsprachige Anteil, und die fünfte Ausgabe (nach Auslassung der Mai-Ausgabe war das die für den Juni 1980) erschien dann bereits in gedruckter Form und im noch heute üblichen Großformat. Ab der neunten Ausgabe wechselte das JAGMAG dann auf einen zweimonatlichen Erscheinungsrhythmus. Neben vielen technischen Tricks und Kniffen wurde darin aber auch so mancher Treff verraten, und so kam es im August 1980 – eben wurde das hundertste Mitglied begrüßt – zum ersten Deutschlandtreffen der JAG am Nürburgring.

Am Concours d'Elégance nahmen stolze 89 Jaguar-Preziosen (so sah es jedenfalls der jeweilige Eigentümer) teil. Einen Monat später ging es schon weiter mit dem ersten Schwäbischen MK 2-Treffen in Stuttgart auf der traditionsreichen, aber längst motorsportfreien Solitude-Rennstrecke. Bemerkenswerterweise sprach dieses Treffen nur die MK 2 und die verwandten Typen an, um Chancengleichheit bei den fahrerischen Wertungen und einen intensiven technischen Erfahrungsaustausch gerade für die Eigner dieser Typen herbeizuführen und die Öffentlichkeit mit dem imposanten Bild einer möglichst langen Reihe gleicher Wagen zu beeindrucken. Immerhin achtzehn dieser Klassiker folgten dem Ruf der Schwaben.

In den nächsten Jahren verstärkte sich dann der Unternehmensdrang der Mitglieder. Ausfahrten zum Beispiel zum Nürburgring, Deutschlandfahrten und zahlreiche regionale Aktivitäten in den mittlerweile gegründeten Sektionen machten die JAG bekannter.

1983 wurde die JAG ins Vereinsregister des Amtsgerichts zu Ebersberg bei München eingetragen und hatte damit den Zusatz „e.V.“ sowie die juristische Selbstständigkeit erhalten.

Mit dem neuen Redakteur Klaus-Peter Backfisch etablierte sich Anfang 1984 im



JAGMAG ein streng geometrisches Layout, erstmals mit stilecht in dunklem Grün eingerahmt Titelfoto. Überhaupt trug die Redaktion künstlerischen Neigungen mit besonderer Aufmerksamkeit Rechnung.

Weitere Sektionen kamen hinzu und so verwundert es nicht, dass bereits in 1985 das 500. Mitglied aufgenommen werden konnte.

Die JAG wandelte sich deutlich von dem intimen Kreis höchst engagierter Jaguar-Schrauber und Fahrer hin zu einem Sammelbecken auch für die vielen, die es bei dem Gefühl, „dabei zu sein“, bewegen lassen wollten und sich mit ihren Aktivitäten auf die Zahlung des Mitgliedsbeitrages und die gelegentliche Lektüre des nunmehr von Jürgen Wellisch redigierten **JAGMAG** beschränkten, aus oft genug zwingenden Gründen. Die wenigen, die in den Anfangszeiten zur JAG gestoßen waren, taten sich zu einem nicht unbeträchtlichen Teil schwer mit der Anpassung an diese Veränderungen im Club. Sie konnten ja nicht wissen, wie „normal“ diese Entwicklung war und dass die Aktiven, die Veranstaltungen ausrichteten, daran teilnahmen, JAGMAG-Berichte schrieben oder anderen Mitgliedern mit Rat und Tat zur Seite standen, durch diese Passiven ja schließlich in ihrem Eifer alles andere als aufgehalten wurden!



In 1987 definierte der damalige Präsident Dr. Gerrit Balken die Zukunft der JAG mit folgenden Worten: „Weder ein Club von Schraubern noch ein gesellschaftlich exklusiver Zirkel soll die JAG sein, sondern eine Heimat für Jaguariisten, in der sich alle wohl fühlen können, die das für einen Zusammenschluss jeder Art erforderliche Minimum an Integrationsbereitschaft mitbringen“.

Zum 10-jährigen Geburtstag unserer Jaguar Association Germany e.V. in 1989 gab es dann eine mit großem Fleiß ausgearbeitete Festschrift. Daraus möchte ich das Vorwort unseres Mitgründers und Ehrenpräsidenten zitieren:

Liebe Jaguar-Freunde,
das Jubiläum zum zehnjährigen Bestehen der JAGUAR ASSOCIATION GERMANY e. V. ist ein Grund, stolz zu sein. Mich als Gründer und Ehrenpräsidenten der JAG freut es besonders, dass sich der Club seit den Anfängen stetig fortentwickelt hat. Dass dies für Automobilclubs keineswegs selbstverständlich ist, merkt man an der relativ hohen Zahl von Neugründungen, die nach kurzer Zeit wieder aufgeben müssen, meistens mangels Unterstützung seitens der Mitglieder.

Der JAG freilich blieben solche Unannehmlichkeiten erspart. Im Gegenteil: Eine demokratische Führung steuert den Club in den richtigen Bahnen; angemessene Mitgliedsbeiträge — 100 Mark pro Jahr inklusive sechs **JAGMAG**-Ausgaben — und nicht zuletzt damit verbunden ein hohes Mitgliedsaufkommen sorgen für Stabilität; eine vernünftige und durchdachte Ausgabenpolitik lassen den Club finanziell auf sicheren Beinen stehen. Eine natürliche Bescheidenheit prägt die JAG seit ihrer Gründung. Der Anfang war genauso einfach wie die Geburt anderer Automobilclubs – eine Handvoll Leute, eine Idee und der unbedingte Wille, diese Idee auch durchzusetzen. In unserem Fall ist aus kleinen Anfängen ein Verein entstanden, der durch seine solide Entwicklung zu einem der führenden Automarkenclubs Europas geworden ist. Wir haben über 1100 Mitglieder, eine der besten Clubzeitschriften, das **JAGMAG**, und eine Vielzahl von Angeboten für un-

sere Mitglieder: Ersatzteilbeschaffung, Bibliotheksdienst, Veteranen-Versicherung, Betreuung durch regionale Sektionen und Typen-Registrar als technische Spezialisten, um die wichtigsten Einrichtungen zu nennen. Die Anerkennung der JAG durch die Jaguar Deutschland GmbH als offizieller deutscher Markenclub haben den Bemühungen um gute Arbeit die Krone aufgesetzt.

Es soll hier aber nicht der Eindruck erweckt werden, als sei unser Club perfekt und ohne Steigerungsmöglichkeit. Wir haben unsere Schwächen und müssen gegen Schwierigkeiten ankämpfen. Beispielsweise ist es kaum möglich, es allen Mitgliedern — die aus den unterschiedlichsten Berufen, Altersgruppen und Geschmacksrichtungen kommen — stets recht zu machen. Dies zu versuchen, wäre auch ein Fehler. Vielmehr sollten die Interessen der Allgemeinheit verfolgt werden in der Hoffnung auf die Nachsicht der Minderheiten. Diese Haltung hinderte in einem Club von Individualisten noch nie jemanden, sich mit einer eigenen, vielleicht vom großen Trend abweichenden Auffassung zu Wort zu melden. Das **JAGMAG** bildet dabei das Forum für die Meinungsbildung im Club, wie die vielen Leserbriefe immer zeigen. Zurückblickend erkenne ich, dass die Geschäfte des Clubs richtig geführt wurden. Damit dürfte der Erfolg unserer Arbeit auch in Zukunft nicht ausbleiben. Wir helfen allen Jaguariisten, Spaß an ihren Autos zu haben. Darin besteht die Existenzberechtigung der JAGUAR ASSOCIATION GERMANY e. V.

Walter „Wally“

1989 fand in Essen die erste Techno Clasica statt. Hier hatte die JAG Gelegenheit, sich auf dieser Messe mit einem eigenen, noch bescheiden ausgestatteten Stand zu präsentieren, auf dem der rennmäßig aufgemachte XK 120 Roadster von Alfons Brinkmann das Publikum fesselte. Sie wissen, dass sich die Techno Classica rasch zur größten Oldtimer-Ausstellung auf dem europäischen Kontinent entwickelte. Übrigens, ununterbrochen bis heute sind wir jedes Jahr im Wesentlichen für unsere Mitglieder mit einem Stand vertreten.

Mit dem Jahr 1992 bekam die JAG einen (fast) komplett neuen Vorstand, nachdem sich für die vom Präsidenten vorgeschlagene, tiefgreifende Änderung der JAG-Statuten nicht die erforderliche Mehrheit gefunden hatte.

Höhepunkt des Jahres 1993, in dem Hans-Albert Bense-Brand aus gesundheitlichen Gründen das Präsidenten-Zepter an Heinz-Josef Meeßen weitergab, war eine gemeinsame Ausfahrt mit dem elsässischen Jaguarclub, und auch das Treffen in Ranis fand wieder statt, mit an die hundert teilnehmenden Jaguars, herrlichen Ausfahrten in die Umgebung und wie immer stürmischer Begeisterung bei der zahlreich zuschauenden Bevölkerung. Wo außer zur Mille Miglia konnte man in diesen von Umweltdiskussionen beherrschten Zeiten mit alten, spritfressenden Wagen noch in so viel ungeteilter Begeisterung baden? Hatten in den frühen Zeiten der JAG Ausfahrten und Sportveranstaltungen in der Regel nationalen Charakter, so verlagerte sich der Schwerpunkt auch vom Teilnehmerkreis her nahezu vollständig in die Sektionen. Man sparte sich so lange Anfahrten durch halb Deutschland. Das Eigenleben der Sektionen wurde dadurch viel bunter, wenn auch von ihren Ausfahrten oft nichts mehr an die Ohren auswärtiger Jaguaristen drang.

1994 feierte die JAG ihren fünfzehnten Geburtstag zünftig auf der Burg Ranis und Jaguar Deutschland verlieh diesem Treffen mit der Anwesenheit eines der seltenen Supersportwagen vom Typ XJ 220 einen ganz speziellen Höhepunkt. Auf einige glückliche Einheimische, die bei einer Verlosung vor der eigentlichen Veranstaltung das passende Glück hatten, wartete die Mitfahrt im Jaguar während der Fahrt zu den wie immer zahlreichen Zielen, darunter der kleinsten Brauerei Deutschlands, ein unvergessliches Erlebnis, das die bereits bekannte thüringische Begeisterung für Englands Katzen noch weiter anfachte. Als „British Open“ feierte auch das bewährte Jaguartreffen in Stemwede fröhliche Urständ; bleibende Erinnerung hinterließen die vor dem Schloss Gesmold dрапierten XJ 13-Replik, C-Type und SS One

Tourer. Unterdessen beschäftigten sich unermüdliche Leserbriefschreiber im **JAGMAG** mit dem Für und Wider der Veröffentlichung von Mitgliederlisten. In der JAG war es schon seit langem und im Gegensatz zu vielen – allerdings auch deutlich kleineren – Oldtimerclubs nicht mehr üblich, entsprechende Listen den Mitgliedern zugänglich zu machen.

1995 wurde das 1500. Mitglied begrüßt, und bis zum heutigen Tag hat sich die Mitgliederzahl auf etwa 1700 eingependelt.

Im Oktober 1999 übernahm dann Mike Riedner die Redaktion des **JAGMAG** von Klaus Schmidt und ist bis zum heutigen Tag der Redakteur unserer Clubzeitschrift.

Ihren zwanzigsten Geburtstag feierte die JAG 1999 im Barock-schönen Fulda bei schönstem Wetter und einem interessanten, viertägigen Programm, das von Besichtigungen bis zum Geschicklichkeitsfahren jedem etwas bot.

Nachfolgend ein Textauszug aus der sehr ansprechend und aufwändig gestalteten Eventbroschüre aus 1999 „20 Jahre JAG“, Programm für Samstag, den 31. Juli 1999: Den ganzen Tag über werden Sie die Rallye rund um die Rhön genießen können. Ihr Bordbuch erhalten Sie aber erst am Start! Der Start der Rallye ist ab 08.30 Uhr. Bitte stellen Sie sich ab 08.15 Uhr auf dem Domplatz auf. ... Dann rufen wir Sie zum Start auf, Sie starten in etwa in der Reihenfolge, in der Sie auf dem Domplatz eingetroffen sind. Wie schon erwähnt, ist die komplette Rallye aus dem Bordbuch ersichtlich. Wir wollen Ihnen jedoch schon verraten, dass das Ziel Schloss Fasanerie bei Fulda sein wird. Dort müssen Sie bitte Ihre Bordkarte abgeben. Bitte nicht vergessen, sonst gibt es keinen Pokal. Abends erwarten wir Sie zum Festabend.

Am letzten Veranstaltungstag haben wir unsere Fahrzeuge auf der Pauluspromenade in „Reih‘ und Glied“ aufgestellt, sehr zur Freude der zahlreichen Einheimischen und der Kurgäste. Untermalte wurde unser Auftritt von der Pipe & Drum Band „Targe of Gordon“, und nach

einem Empfang im Stadtschloss durch Repräsentanten der Stadt Fulda machten wir uns, wohlversorgt mit Überlebensproviant, auf den Heimweg.

Von unseren Frankfurter Clubmitgliedern, die für diese Veranstaltung die Verantwortung und damit einhergehend auch die Arbeit übernommen hatten, wurden für zukünftige Events unseres Clubs Maßstäbe gesetzt!

Die Hessen verdienten sich mit diesem schönen Treffen so großes Lob, dass 2001 eine kleinere Neuauflage in Wiesbaden aufgelegt wurde, zu Ehren des vierzigsten Geburtstages des E-Type, den der damalige Sektionsleiter Jürgen Wieshoff besonders in sein Herz geschlossen hatte.

Mittlerweile hatte sich im Erweiterten Vorstand eine Mehrheit für ein jährlich stattfindendes Jahrestreffen gefunden. Dieses Event findet seitdem mit einer Unterbrechung traditionell statt, in aller Regel jeweils abwechselnd organisiert von einer Sektion, so der Wunsch...

*Hans-Günter Niehues,
ehemaliger Präsident der JAG*

Teil 2 des Rückblicks folgt in der Dezember-Ausgabe des JAGMAG.





A Day at the Races

Wenn der Earl of March Mitte September zu seiner jährlichen Rennveranstaltung einlädt, kommt alles, was Rang und Namen hat, zum Goodwood Revival: Rennfahrzeuge, Rennfahrer, Prominenz und ein im Stil der fünfziger und sechziger Jahre stilecht gekleidetes, fachkundiges und begeistertes Publikum.





Fast 30 Vorkriegs-Bentleys starteten zur Brooklands Trophy.



Aston Martin gewann fast auf den Tag genau vor 60 Jahren mit dem DBR1 das abschließende Rennen in Goodwood und gewann so die Markenweltmeisterschaft 1959 vor Ferrari und Porsche.

So wohl nur in Goodwood zu sehen: zwei Ford GT40 (der weiße gesteuert von Red Bull-F1-Konstrukteur Adrian Newey) zusammen mit dem grünen Roadster, alle aus dem Baujahr 1965; dahinter ein Lotus 30 von 1964.





O.K. Puristen werden jetzt die Nase rümpfen, aber der vor 20 Jahren mit zahlreichen Originaleilen entstandene Nachbau des Lancia D50 ist ein echter Hingucker – Enzo Ferrari ließ alle verbliebenen Originale 1957 verschrotten. Leider fuhr der rote Rennwagen nur kurz.



Cars



Servicefahrzeug von Mike Hawthorns Tourist Trophy Garage; das Feld der „Big Banger“ als abschließendes Rennen des Goodwood Revival 2019, zwei Porsche 910 und ein Austin Seven als Militärfahrzeug verkleidet Im Uhrzeigersinn von oben)

Veranstaltung





People



Eines gleich vorweg: Wer das nicht wenigstens einmal erlebt hat, der hat wirklich etwas Großartiges verpasst.

Nirgendwo anders wird historischer Motorsport nämlich so zelebriert wie beim Goodwood Revival an der Südküste Englands, bei Chichester, etwa eine Autostunde westlich vom Seebad Brighton.

Frederick Gordon Lennox, der 9. Duke of Richmond und Großvater des heutigen Duke of Richmond (siehe Kasten), gewann 1930 mit einem Austin das 500-Meilen-Rennen in Brooklands und war mit einem eigenen Team von MG Midget im Jahr darauf beim Brooklands Double Twelve siegreich.

Am 28. September 1948 eröffnete er auf seinen Ländereien den Goodwood Circuit, ähnlich wie der heutige Grand-Prix-Kurs in Silverstone hatte das Gelände im Zweiten Weltkrieg unter dem Namen West Hampnett als Flugfeld gedient. Von hier aus waren während der Battle of Bri-

tain Spitfires zum Feindflug gestartet. Einer der ersten Sieger bei diesem Eröffnungsrennen hieß Stirling Moss, der einen Tag vor seinem 19. Geburtstag damals bei den 500er-Formel-3-Rennwagen die Nase vorne hatte.

Vierzehn Jahre später, nach vier Vize-Weltmeisterschaften und zahllosen weiteren Rennsiegen, endete die Rennkarriere des drahtigen Engländer, als er eben hier in Goodwood beim Easter Monday Meeting im April 1962 in der St.-Mary-Kurve ungebremst geradeaus fuhr und aus seinem Lotus herausgeschnitten werden musste.

In diesem Jahr nun wurde Moss am 17. September 90 Jahre alt, doch sein in den vergangenen drei Jahren sich dramatisch verschlechternder Gesundheitszustand ließ ein Auftreten beim Revival nicht zu. Seine Frau Lady Susie nahm die Ehrungen für ihn entgegen und wurde vom Duke of Richmond in einem Aston Martin DBR1 um den Kurs gefahren.



Charles Henry Gordon-Lennox, 11. Duke of Richmond, führte ab seiner Geburt den Höflichkeitstitel Lord Settrington, ab 1989 den Höflichkeitstitel Earl of March and Kinrara. Beim Tod seines Vaters am 1. September 2017 erbte er dessen Adelstitel als 11. Duke of Richmond, 11. Duke of Lennox, 6. Duke of Gordon. Er wurde am Eton College in Berkshire ausgebildet. Er arbeitete als Fotograf und widmet sich inzwischen auch der Verwaltung der Familiengüter um Goodwood House.

Dort gründete er 1993 das Goodwood Festival of Speed sowie 1998 das Goodwood Revival auf dem einst von seinem Großvater initiierten und ursprünglich bis 1966 betriebenen Goodwood Circuit.



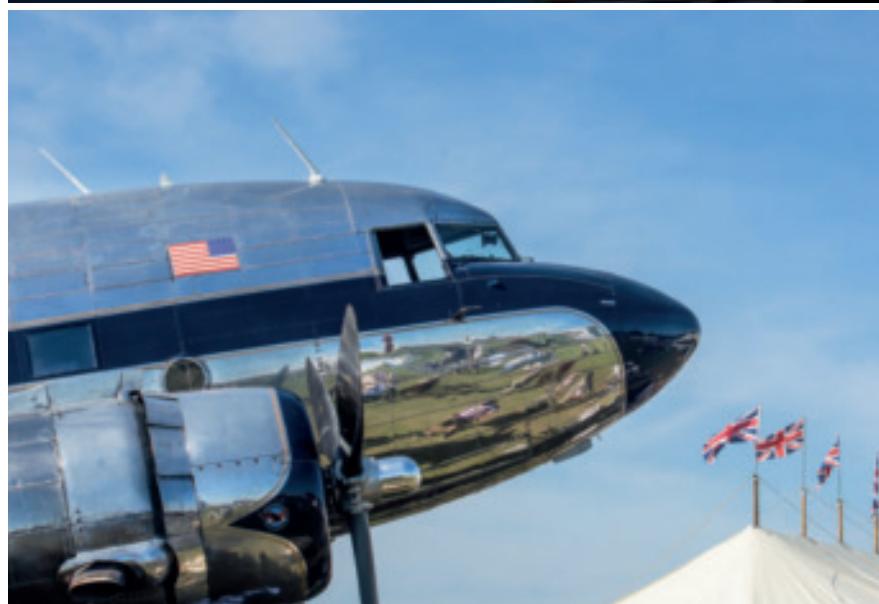


Womit wir beim nächsten Jubiläum sind:
Vor 60 Jahren gewann Aston Martin, mit Stirling Moss am Steuer, mit einem DBR1 die Tourist Trophy in Goodwood, ein über sechs Stunden führendes Rennen und damit, nach dem Doppelsieg in Le Mans im selben Jahr, auch die Markenweltmeisterschaft vor Ferrari und Porsche – bis heute der größte Erfolg der Marke.

Beim Goodwood Revival wurde mit einem Sonderlauf an dieses Ereignis erinnert. Zwei Aston Martin DBR1 und DB3S, einer gesteuert vom aktuellen Werksfahrer Darren Turner, einige Jaguar D-Type, Porsche 718 RSK Spyder, Cooper Monaco und ein Ferrari Testa Rossa fuhren im Renntempo wie einst um die Strecke.

Während die Rennfahrer-Karriere von Moss hier in Goodwood endete, nahm die eines anderen Fahrers hier erst richtig Fahrt auf: Im April 1964 war Jackie Stewart eingeladen, einen Cooper Formel 3 zu fahren, als ersten Monoposto, den er je bewegt hatte. Am Ende des Tages war er um eine Sekunde schneller als der damalige Cooper-Werksfahrer Bruce McLaren, der immerhin schon drei Grand-Prix-Siege auf seinem Konto hatte.

Stewart, im Juni dieses Jahres 80 Jahre alt geworden, lenkte am Revival-Wochenende einen solchen dunkelgrünen Cooper Formel 3 um den Kurs, offensicht-



Links: Cobras lieferten sich beim Ein-Stundenrennen am Sonntagnachmittag einen beinharten, aber immer fairen Kampf; am Ende hatte der dreimalige Le-Mans-Sieger André Lotterer (#2) die Nase vorn.

*Jackie Stewart, im Juni 80 Jahre alt geworden, fuhr einen Cooper Formel 3, mit dem er im Frühjahr 1964 in Goodwood seine erste Testfahrt in einem Monoposto absolviert hatte.
Die auf Hochglanz polierte DC-3 gewann den Concours d'Elégance der historischen Flugzeuge, und die Spitfire flog an allen drei Tagen.*



lich sehr zu seiner und zur Freude der vielen Tausend enthusiastischen Zuschauer.

Apropos Zuschauer: Stilvolles Auftreten gilt beim Goodwood Revival als „must“. Wer an diesen drei Tagen nicht mit Tweedjackett, Pünktchenkleid, eng anliegendem Kostüm mit Fuchs über den Schultern, Militäruniform (Royal Air Force ist besonders beliebt) oder wenigstens im Mechaniker-Overall gekleidet ist, fühlt sich außen vor. Und wer noch nichts Dementsprechendes hat, der kann an einem der zahlreichen geschmackvollen Stände für verblüffend wenig Geld Kleidung kaufen, ein gebrauchtes, aber so gut wie neuwertiges Harris Tweed-Jackett beispielsweise für 75 Pfund. Das Goodwood Revival wird so zu einem „step back in time“, eine perfekte Zeitreise zurück in die fünfziger und sechziger Jahre.

Wenn dann auch noch das Wetter untypisch englisch mit knallblauem Himmel und Temperaturen um die 21 bis 24 Grad mitspielt – was will man mehr.

Ach so, ja natürlich, die Rennen. Man nehme perfekt vorbereitete Renngeräte von Cobra über Ferrari 250 SWB und GTO, Jaguar D- und C-Type, Maserati 300S, Tipo 61 „Birdcage“ und 250F, Lancia D50 und Lotus 25, Ford GT40 und McLaren M1 und Porsche 910 und setze darauf aktuelle oder erst vor kurzem vom aktuellen Renngeschehen zurückgetrete-

Jaguar D-Type, nicht irgendeiner, sondern das Siegerfahrzeug von Le Mans 1955 (Hawthorn/Bueb).

Jaguar 340 (aka Mark 1): BUY 1 war das von John Coombs für Roy Salvadori bei englischen Tourenwagenrennen eingesetzte Fahrzeug.

Lister Coupé-Einzelstück von 1963, in Le Mans in jenem Jahr mit Peter Sargent und Peter Lumsden eingesetzt, nach 29 Runden ausgefallen. Es war der letzte Renneinsatz der ursprünglichen Firma Lister.



ne Fahrer wie den neunmaligen (!) Le-Mans-Sieger Tom Kristensen, den dreimaligen Le-Mans-Sieger André Lotterer, den zweimaligen Le-Mans-Sieger Romain Dumas, den dreimaligen Indy 500-Triumphator Dario Franchitti und dazu noch Renngrößen vergangener Tage wie Richard Attwood, Rallye-Größe Rauno Aaltonen, Derek Bell, ex-Formel-1-Fahrer wie Karun Chandhok, Brendon Hartley, Rupert Keegan, Jochen Mass, Tiff Needell oder Karl Wendlinger auf diese Fahrzeuge, dann ist Spektakel garantiert. Der dreimalige Moto GP-Weltmeister Dani Pedrosa und der 23-fache TT-Sieger John McGuinness waren übrigens beim Motorradrennen um die Barry Sheene Memorial Trophy am Start.

Man muss die Kinrara Trophy, das einstündige Eröffnungsrennen am Freitagabend, das mit untergehender Sonne in die Dunkelheit führt erlebt, gehört, gerochen und gefühlt haben, erst dann weiß



CUT 7: Bekanntes Kennzeichen von Dick Protheroe – insgesamt wurde es auf drei E-Type verwendet. Protheroe verunglückte 1966 beim Training zu einem Rennen in Oulton Park in seinem Ferrari 330P tödlich, seine E-Type fahren noch immer Rennen.

man, was historischer Motorsport wirklich sein kann.

Fast hätten wir es vergessen: Auch über 30 historische Flugzeuge versammelten sich auf dem ehemaligen RAF-Flugfeld,

darunter eine Spitfire und zwei amerikanische P-51 Mustangs. Aus Deutschland war eine seltene Klemm 35 dabei. Sieger des Concours d'Elégance wurde eine hochglanzpolierte Douglas DC-3.

Text & Fotos: Mike Riedner

– Anzeige –

– CLASSIC –



FÜR IHREN KLASSIKER.
IN RACING GREEN.

DEN 1 GALLONE BLECHKANISTER ERHALTEN SIE BEREITS FÜR 47,99 €.*

Als Oldtimer-Fahrer wissen Sie: ein regelmäßiger Ölwechsel ist unerlässlich. Aber wussten Sie auch, dass Ihr Klassiker am besten unser Castrol Classic XL Motoröl (20w/50) bekommen sollte? Zusammengesetzt aus den besten Mineralölen und Additiven, ist Castrol Classic perfekt auf die Bedürfnisse Ihres Fahrzeugs abgestimmt. Und das klassische Design des Bleckkanisters passt ohnehin perfekt in Ihre Garage. Erhältlich bei Ihrem Jaguar Land Rover Händler.

Für weitere Informationen rufen Sie uns gerne an: 02131 1512 370



*Unverbindliche Preisempfehlung (1 Gallone entspricht ca. 4,55 Liter)