

RENÉ STAUD

THE JAGUAR BOOK



teNeues

Jaguar has been synonymous with elegance and luxury for 100 years. It is high time to pay tribute to these British horsepower icons. This extraordinary volume features legendary models such as the E-Type, XK 140, the very early SS 90 and 100 models from the 1930s, as well as Jaguar's first electric car. René Staud, a master of automotive photography, depicts the luxurious sports cars as if they had just rolled off the assembly line: with perfect paintwork, polished chrome, and racy curves. Car expert Jürgen Lewandowski shares exciting facts about the engines, model types, and the people who brought these fascinating cars to the streets and racetracks. Interesting details about famous Jaguar owners and film appearances round out the portrait of these coveted iconic automobiles.

Seit 100 Jahren ist Jaguar das Synonym für Eleganz und Luxus. Höchste Zeit, den PS-Ikonen aus England ein Denkmal zu setzen. Dieser außergewöhnliche Fotoband präsentiert legendäre Modelle wie E-Type, XK 140, die ganz frühen Modelle SS 90 und 100 aus den 1930er-Jahren, aber auch das erste Elektroauto von Jaguar. René Staud, Meister der Automobilfotografie, zeigt die luxuriösen Sportwagen so, als wären sie gerade erst vom Band gerollt: mit perfekter Lackierung, poliertem Chrom und rasanten Kurven. Vom Autoexperten Jürgen Lewandowski erfährt der Leser spannende Fakten zu den Motoren, Modelltypen sowie den Menschen, die jene faszinierenden Wagen auf die Straßen und Rennstrecken brachten. Wissenswertes Details zu berühmten Jaguar-Fahrern und Filmauftritten vervollständigen das Bild der begehrten automobilen Kultobjekte.



teNeues



RENÉ STAUD

THE JAGUAR BOOK

teNeues

RENÉ STAUD

THE JAGUAR BOOK



teNeues



JAGUAR

12

THE JAGUAR BOOK

RENÉ STAUD

THE JAGUAR BOOK

TEXTS BY / TEXTE VON JÜRGEN LEWANDOWSKI

teNeues





CONTENTS | INHALT

FOREWORD BY MANFRED LAMPE VORWORT VON MANFRED LAMPE	8–9
HISTORY I: THE BEGINNING DER ANFANG	12–17
SS 90	18–21
SS 100	22–33
RACING MOTORSPORT	34–39
XK 120	40–53
XK 140	54–91
XK 150	92–103
D-TYPE	104–111
XKSS	112–115
SOCIETY GESELLSCHAFT	116–121
MARK 2	122–133
420 G	134–137
HISTORY II: POST-WAR ERA NACHKRIEGSZEIT	138–143
E-TYPE S1	144–155
E-TYPE S2	156–161
E-TYPE S3	162–177
MOVIES FILME	178–183
XJ 6	184–189
XJ 12	190–195
XJ-S	196–213
HISTORY III: UNTIL NOW BIS HEUTE	214–219
XJR	220–229
XJ220	230–243
XK8	244–249
PROMOTION WERBUNG	250–255
BEHIND THE SCENES HINTER DEN KULISSEN	256–267



FOREWORD | VORWORT

A VERY SPECIAL KIND OF FELINE PREDATOR

For me, Jaguar represents a very special blend of design, sportiness, and cool British flair. Sir William Lyons unquestionably played a decisive role in the brand's fascinating reputation; before the war, he designed and built the SS 100, one of the most beautiful and successful sports cars of its time. From 1948 onwards, Lyons made the Jaguar label a globally accepted producer of luxurious automobiles with the XK sports cars and many fascinating saloons and coupés. At the same time, however, he recognized that in addition to the beauty of the lines, luxury, and a fair price/performance ratio, victories in motor sports also had an impact on the image.

I had the pleasure of being responsible for the design of Jaguar models from 1991 to 1996—and I see this phase as one of the highlights of my professional life. Because although he never formally studied for this profession, as a designer, Sir William Lyons (1901–1985) had a fascinating certainty regarding the design of his vehicles: Could you design an SS 100, an XK 120, an E-Type, or a Mark 2 saloon any better? Probably not. For me, that meant following in the footsteps of Sir William Lyons and guiding Jaguar into a new future. To continue a design philosophy that made every vehicle of the brand immediately recognizable as a Jaguar—and yet without giving too much weight to history. After all, retro design detracts from the original.

With his photos, René Staud has perfectly referenced the typical Jaguar look—from the SS 90 to the XK8, in which I was not uninvolved. He shows the history of a brand that is one of the great labels in automotive history—and he does so with the perfection and aesthetics that these creations from Coventry deserve.

Manfred Lampe

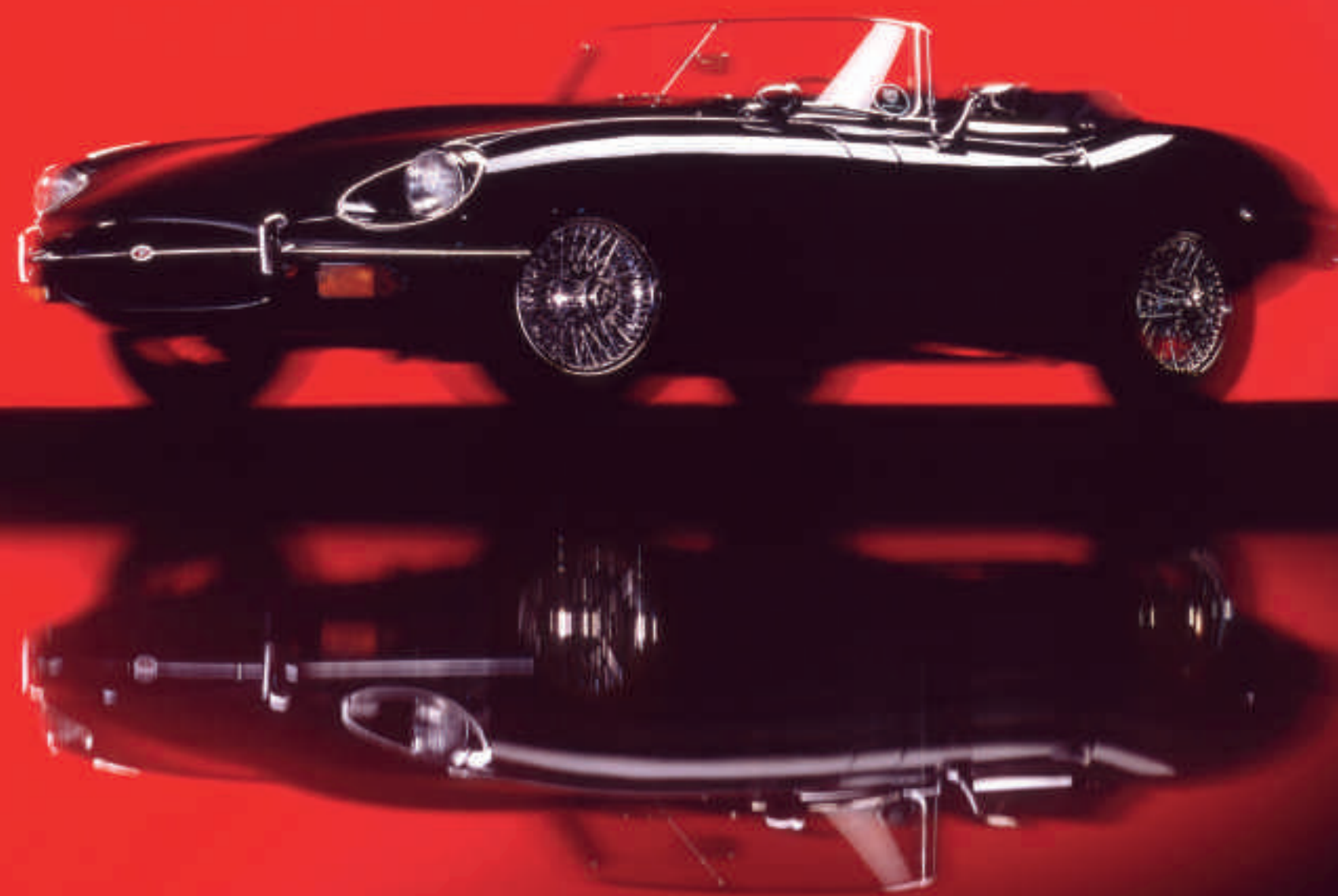
EINE GANZ BESONDERE RAUBKATZE

Die Marke Jaguar ist für mich das Synonym für eine ganz besondere Mischung aus Design, Sportlichkeit und cooler *Britishness* – den entscheidenden Anteil an ihrem faszinierenden Ruf trägt ohne Zweifel Sir William Lyons, der vor dem Krieg mit dem SS 100 einen der schönsten und erfolgreichsten Sportwagen seiner Zeit zeichnete und bauen ließ, und in der Folge ab 1948 mit den XK-Sportwagen und etlichen beeindruckenden Limousinen und Coupés das Autolabel mit dem Raubkatzennamen zu einem weltweit akzeptierten Produzenten luxuriöser Automobile machte. Zugleich erkannte er, dass sich neben der Schönheit der Formen, dem Luxus und einem fairen Preis-Leistungs-Verhältnis auch Siege im Motorsport auf das Image auswirken.

Ich hatte das Vergnügen, von 1991 bis 1996 für das Design der Jaguar-Modelle verantwortlich zu sein – und ich betrachte diese Zeit rückblickend als eine herausragende Phase meines Berufslebens. Denn Sir William Lyons (1901–1985) hatte als Designer – tatsächlich ohne fachliche Ausbildung – eine faszinierende Sicherheit bei der Gestaltung seiner Fahrzeuge: Kann man einen SS 100, einen XK 120, einen E-Type oder eine Mark 2 Limousine besser gestalten? Eher nicht. Und das bedeutete für mich, das Haus Jaguar auf den Spuren von Sir William Lyons in eine neue Zukunft zu begleiten und eine Design-Philosophie fortzuführen, die jedes Produkt der Marke Jaguar unverkennbar machte, ohne der Historie zu viel Gewicht beizumessen; denn Retro-Design verwässert das Original.

René Staud hat mit seinen Fotos dem typischen Jaguar-Look eindrucksvoll Referenz erwiesen – vom SS 90 bis zum XK8, an dem ich nicht unbeteiligt war. Er zeigt die Geschichte eines Unternehmens, das die großen Label der Automobil-Geschichte schuf – und dies in der Perfektion und mit einer Ästhetik, die die Geschöpfe aus Coventry verdient haben.

Manfred Lampe



THE BEGINNING | DER ANFANG

THE AGE OF PIONEERS

In the beginning there were men who believed in the future of this strange vehicle that had been given the name automobile—the term “self-mover” being derived from the Greek word *αὐτός* *autós*, and Latin *mobilis* (movable). They were interesting men: in part visionaries, in part coolly calculating business men who expected good deals.

One of them was William Lyons. Born in Blackpool, England on September 4, 1901, Lyons studied engineering. In 1922, he joined forces with William Walmsley, a man eight years his senior, to found the Swallow Sidecar Company, which produced sidecars for motorcycles. Four years later, their company had already become the Swallow Sidecar & Coachbuilding Co., which presented a two-seater based on the Austin Swallow, quickly followed by a small saloon, and soon after a cooperation with the Standard company. The design-savvy Lyons produced a few beautiful models that quickly became known by the designation SS—short for Standard Swallow. The SS Cars Co. was founded in 1933, resulting in the elegant SS 1 and its sporty SS 90 derivative. It was to be followed by the SS 100, the first great classic. Lyons—who by then had amicably parted company with William Walmsley—changed the name of his saloons to Jaguar, which put the name out into the world.

William Lyons created elegant saloons, coupés, roadsters, and drophead coupés with up to 3.5 liters of displacement, which he offered at astonishingly low prices—and with which he captured a completely unique clientele. Added to this was the consistent use of his automobiles at sporting events, which quickly made the brand famous. He was what today would be called a marketing genius—but for him, great times still lay ahead: It began in March 1945 when he changed the name of SS Cars Ltd. to Jaguar Cars Ltd.

DAS ZEITALTER DER PIONIERE

Am Anfang standen Männer, die an die Zukunft dieses merkwürdigen Gefährts glaubten, das den Namen Automobil, „Selbstbeweger“, verpasst bekommen hatte – abgeleitet vom griechischen *αὐτός* *autós*, zu deutsch ‚selbst‘, und lateinisch *mobilis* ‚beweglich‘. Es waren sehr unterschiedliche Männer – teils Visionäre, teils kühl berechnende Kaufleute, die der innovativen Erfindung gute Absatzmöglichkeiten zutrauten.

Einer von ihnen war William Lyons. Am 4. September 1901 in Blackpool geboren, studierte Lyons Maschinenbau und gründete 1922 gemeinsam mit dem acht Jahre älteren William Walmsley die Swallow Sidecar Company, die Beiwagen für Motorräder produzierte. Vier Jahre später gab es bereits die Swallow Sidecar & Coachbuilding Co., die 1927 auf der Basis des Austin Swallow einen Zweisitzer präsentierte, es folgte eine kleine Limousine und bald auch eine Kooperation mit der Firma Standard. Der design-affine Lyons brachte ein paar schöne Modelle hervor, die unter der Bezeichnung SS – Standard Swallow – rasch Bekanntheit erlangten. 1933 wurde die SS Cars Co. gegründet, woraus der elegante SS 1 resultierte und dessen sportliches SS 90 Derivat, dem mit dem SS 100 der erste große Klassiker folgen sollte. Lyons – er hatte sich mittlerweile freundschaftlich von William Walmsley getrennt – bezeichnete seine Limousinen nun als Jaguars, womit der Name in der Welt war.

William Lyons schuf elegante Limousinen, Coupés, Roadster und Drophead Coupés mit bis zu 3,5 Liter Hubraum. Mit den zu erstaunlich niedrigen Preisen angebotenen Automobilen eroberte er eine völlig eigene Klientel. Dazu forcierte er konsequent den Einsatz seiner Wagen bei Sportveranstaltungen, was die Wahrnehmung der Marke weiter steigerte. Er war das, was man heute ein Marketing-Genie nennen würde. Aber die große Zeit, die im März 1945 mit der Umbenennung seiner SS Cars Ltd. in Jaguar Cars Ltd. begann, lag zu diesem Zeitpunkt noch vor ihm.



AN UNDATED OIL PAINTING of Jaguar founder William Lyons. In 1956, Queen Elizabeth II knighted him for his services. Taking her entire reign into account, she had “only just” become queen at that point.

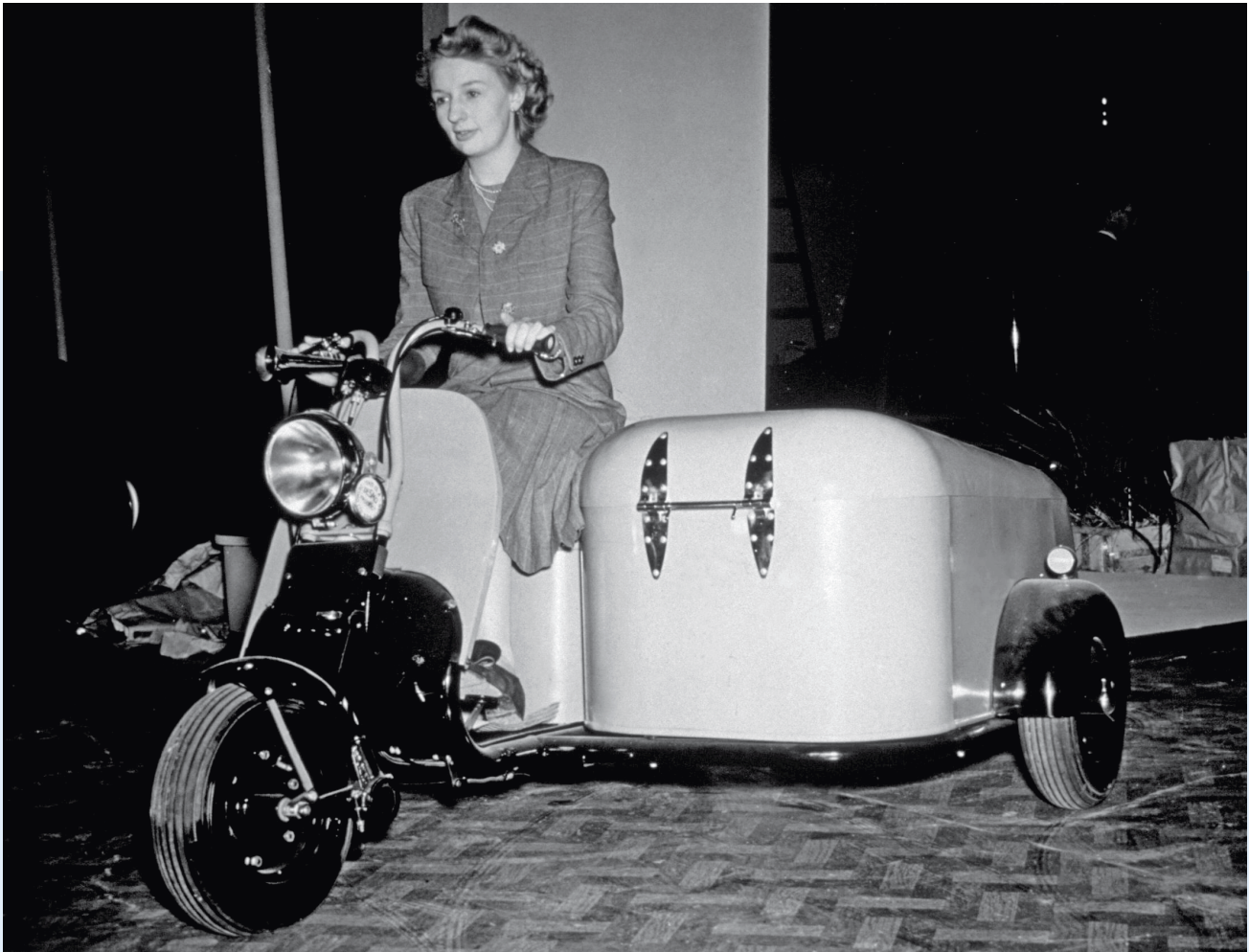
EIN UNDATIERTES ÖLGEMÄLDE des Jaguar-Gründers William Lyons. Er wurde für seine Verdienste 1956 von Queen Elizabeth II. geadelt. Zu diesem Zeitpunkt war diese auf ihre ganze Regentschaft gerechnet „gerade erst“ im Amt.

William Lyons was what today would be called a marketing genius.

William Lyons war das, was man heute ein Marketing-Genie nennen würde.

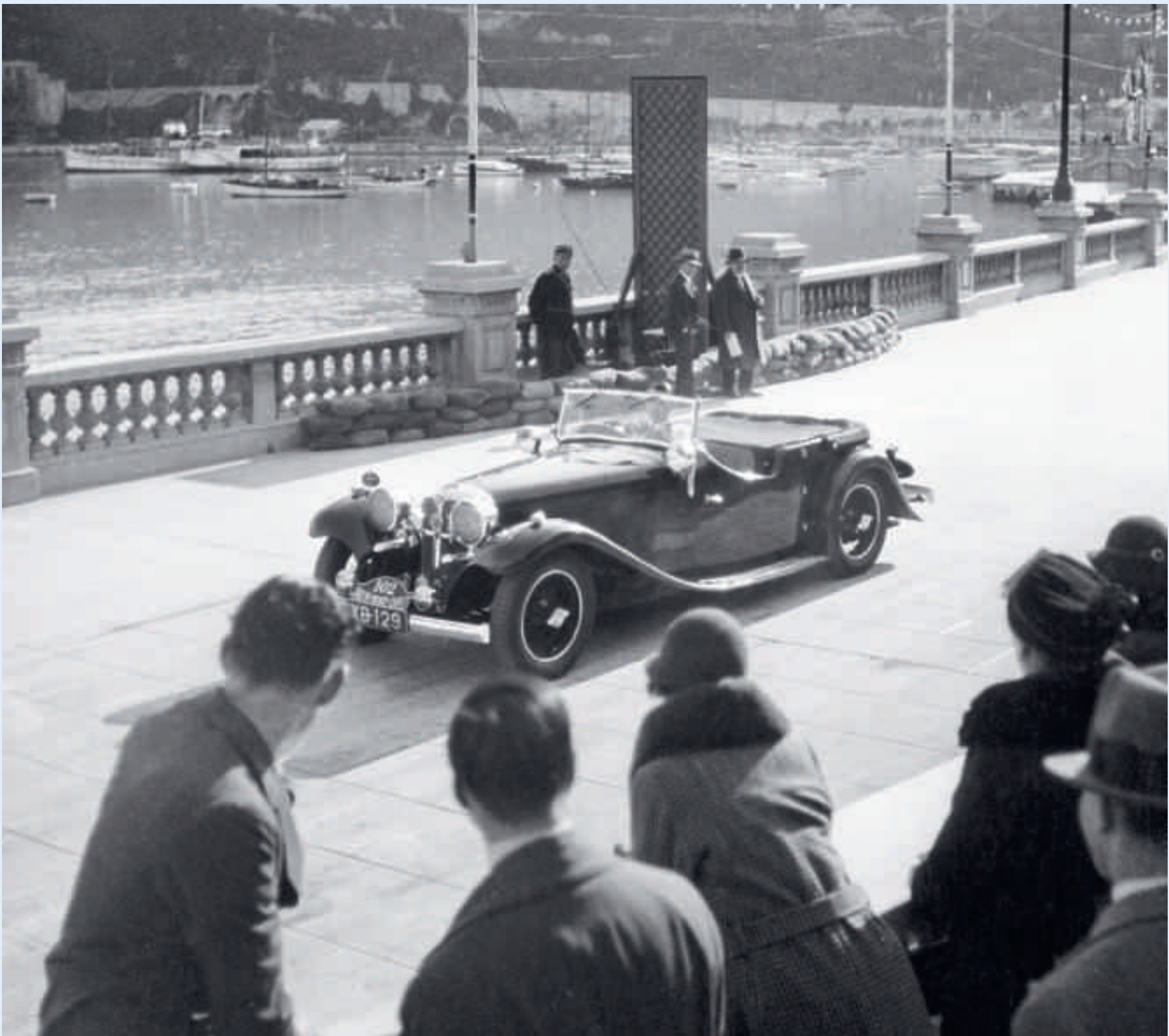
***SIDECARS WERE** the original core business of the company founded by William Lyons. However, the Swallow Gadabout Commercial model shown here was produced in the period after World War II when Lyons had already sold the name rights to the "Swallow."*

***URSPRÜNGLICHES KERNGESCHÄFT** des von William Lyons gegründeten Unternehmens waren Seitenwagen. Das hier gezeigte Modell Swallow Gadabout Commercial wurde allerdings in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg produziert, als Lyons die Namensrechte an der „Schwalbe“ bereits veräußert hatte.*



***THEY WERE STILL CALLED** Standard Swallow, or SS. The ravages of the National Socialists and their Schutzstaffel made that abbreviation forever unusable, with the result that the model designation Jaguar became the brand name in 1945.*

***DA HIESSEN SIE NOCH** Standard Swallow bzw. SS. Das Wüten der Nationalsozialisten und ihrer Schutzstaffel machte das Kürzel auf alle Zeiten unbrauchbar, sodass 1945 die Modellbezeichnung Jaguar zum Markennamen wurde.*

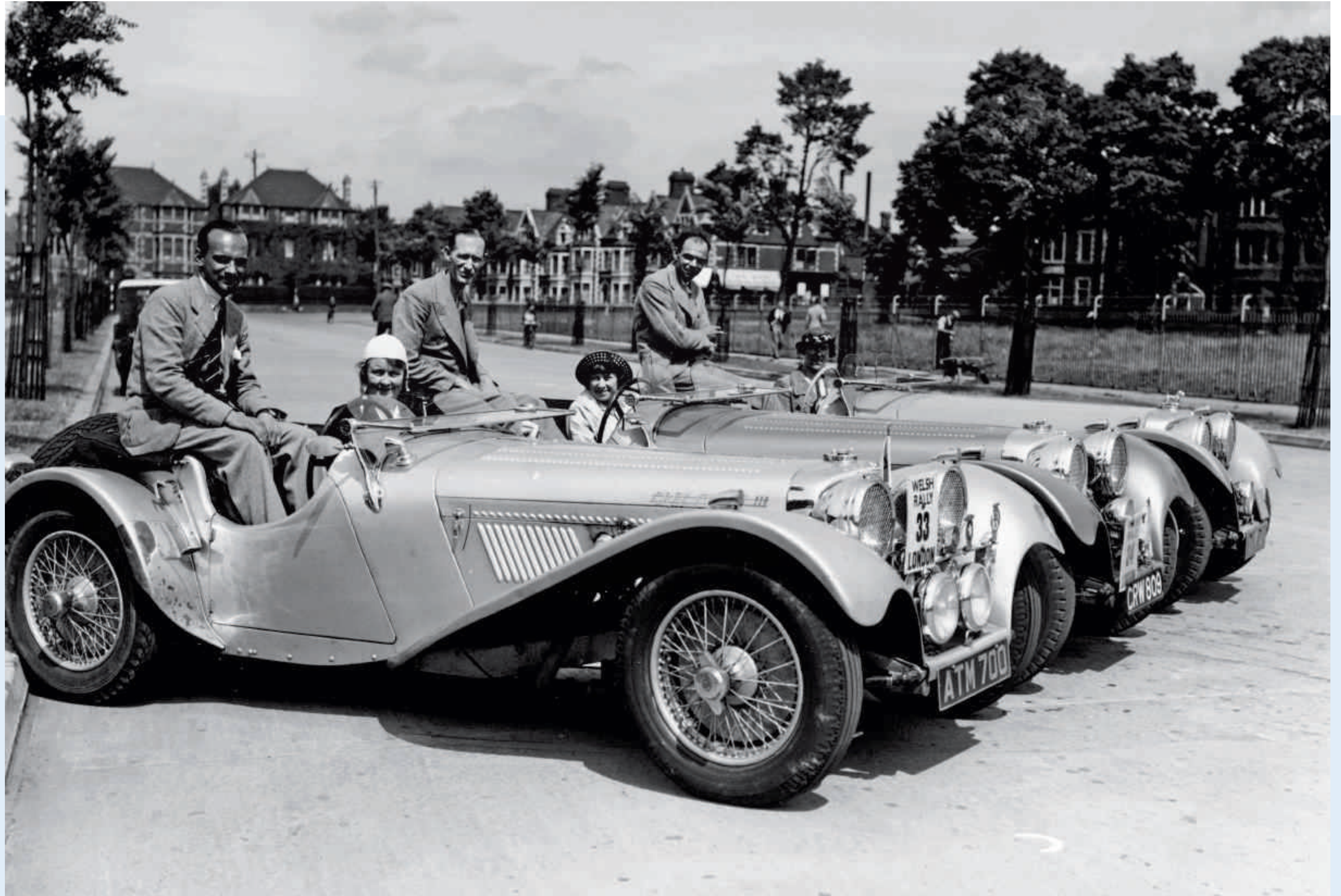


***THE SS 1** which is also visible on the lower left page, was the first independent creation of SS Cars Co. Sydney H. Light drove it in the 1934 Monte Carlo Rally and finished 65th.*

***DER SS 1**, der auch auf der linken Seite unten zu sehen ist, war die erste eigenständige Kreation der SS Cars Co. 1934 wurde er von Sydney H. Light bei der Rallye Monte Carlo gefahren und erreichte Platz 65.*

THE JAGUAR "FLEET" at the RAC Rally 1937. The premiere of this event took place in 1932, and the very next year a woman, Kitty Brunell, won for the first time. In 1937 and 1938, Jack Harrop emerged victorious with an SS 100.

DIE JAGUAR-„FLOTTE“ bei der RAC Rally 1937. Die Premiere dieser Veranstaltung fand 1932 statt und schon im Folgejahr gewann mit Kitty Brunell erstmals eine Frau. 1937 und 1938 ging der Sieg an Jack Harrop auf einem SS 100.



SS 90 1935



In 1931, Swallow Coachbuilding Company decided to try its luck with an independent chassis: The SS 1 was offered as a coupé with a six-cylinder engine produced by Standard with either 2 or 2.5 liters of displacement, and there was also a variety of body styles. Some 4,250 units sold by 1935 added some cash to the coffers. In March 1935, this encouraged the company to offer the SS 90, a two-seat roadster equipped with a 2.6-liter six-cylinder engine that delivered about 70 hp and provided a top speed of 90 mph (c. 145 km/h)—hence the designation SS 90.

Today the SS 90 is considered to be the predecessor of all Jaguar sports cars. The basis was an SS 1 chassis shortened to 97 in (2,465 mm), upon which William Lyons placed a flat body that was elegant, streamlined, and featured generously curved fenders. The roadster wowed the public, and its £395 price tag wowed them even more. It became common to hear comments such as: “The car looks like a £1,000 sports car and yet it costs only £395.” The fact that only 23 units were built—which quickly also proved themselves in motor sports—is due to the fact that the SS 100 was already waiting in the wings as a successor in the fall of 1935.

Type:	SS 90
Engine:	Straight six-cylinder engine
Displacement:	2,662 cm³
Year of manufacture:	1935
Output:	70 hp
Transmission:	Four-speed transmission
Acceleration:	0–50 mph (80 km/h) in 12 seconds
Top speed:	90 mph (142 km/h)
Quantity produced:	23 units

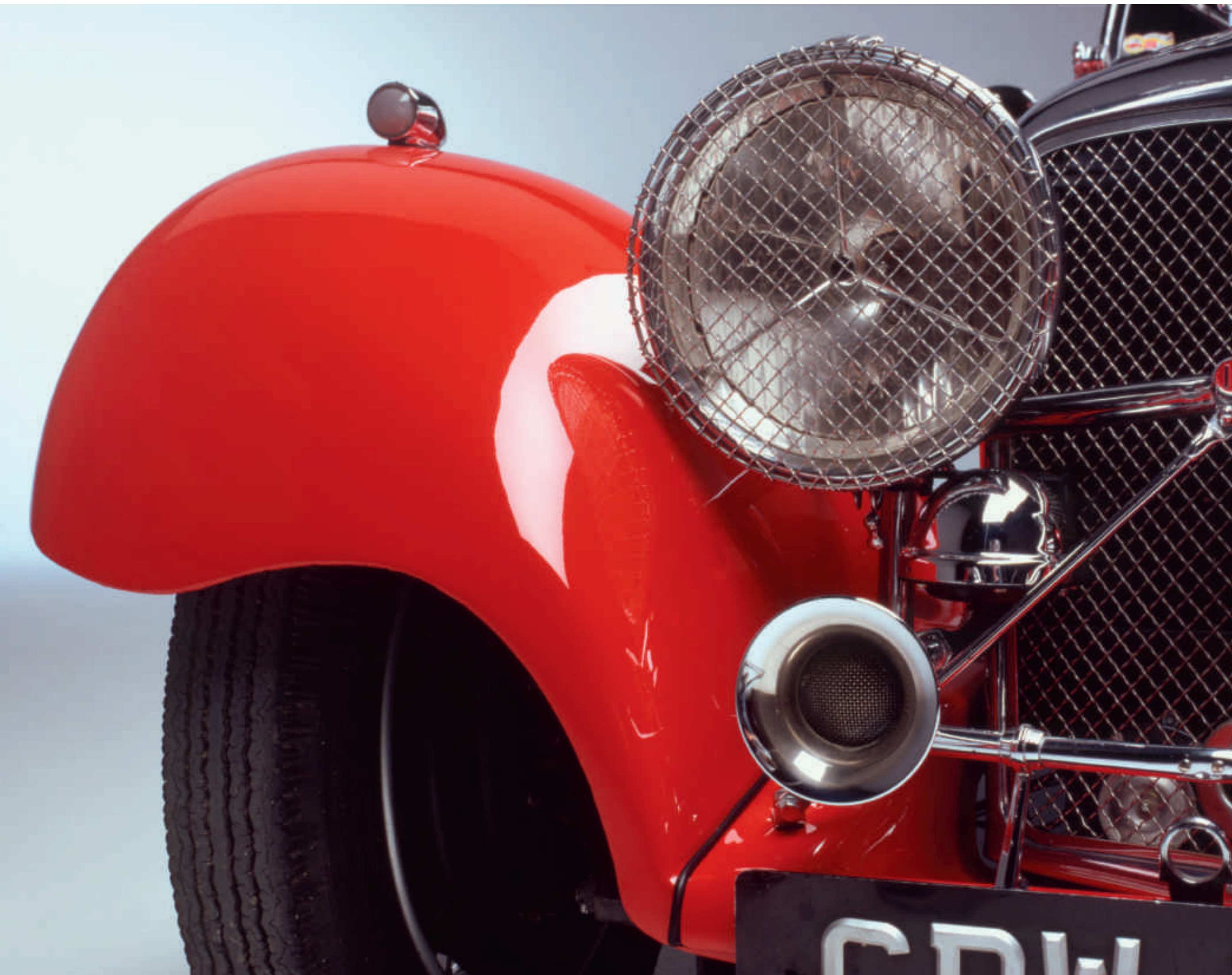
1931 beschloss die Swallow Coachbuilding Company, ihr Glück mit einem eigenständigen Chassis zu versuchen – der SS1 wurde als Coupé mit einem von der Firma Standard Motor Company produzierten Sechszylinder mit wahlweise 2 oder 2,5 Liter Hubraum und verschiedenen Karosserien angeboten. 4.250 verkaufte Exemplare sorgten bis 1935 für etwas Geld in den Kassen, was die Firma ermutigte, im März 1935 mit dem SS 90 einen zweisitzigen Roadster anzubieten, dessen 2,6-Liter-Sechszylinder etwa 70 PS leistete und eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 145 km/h bereitstellte und woher auch die Bezeichnung SS 90 ihren Ursprung hat.

Heute gilt der SS 90 als das Ur-Modell aller Jaguar-Sportwagen. Die Basis war ein auf 2.465 mm verkürztes SS 1-Fahrgestell, auf das William Lyons eine elegante, schlanke und flache Karosserie mit großzügig geschwungenen Kotflügeln gesetzt hatte. Der Roadster begeisterte die Öffentlichkeit und sein Preis von 395 £ noch mehr: Der Wagen sähe wie ein 1000-Pfund-Sportwagen aus und kostete doch nur 395 £ wurde schnell zum geflügelten Wort. Dass nur 23 Exemplare entstanden, die sich zudem zusehends im Motorsport bewährten, ist der Tatsache geschuldet, dass bereits im Herbst 1935 der SS 100 als Nachfolger bereitstand.



JAGUAR SS 100 1936 – 1940













In September 1935, the name Jaguar appeared for the first time in the company's history—even though the manufacturer itself still bore the name SS Cars Ltd., the periods in SS were now omitted. However, the newly presented saloon had been given the name Jaguar, which was to appear on all post-war models.

William Lyons had parted company with his partner William Walmsley at the end of 1934 and significantly overhauled the model range: On the one hand, there was the saloon, which was equipped with a 1.5-liter four-cylinder or a 2.5-liter six-cylinder engine. For both, the famous engineer Harry Weslake had designed an OHV cylinder head with overhead valves. Engines that the Standard company supplied exclusively to SS Cars Ltd. During this general overhaul, Lyons had naturally also thought of the SS 90 and unceremoniously replaced the model with the SS 100, whose 2.5-liter OHV engine now delivered 102 hp; exactly 191 of these models were built between 1936 and 1940.

Lyons knew that his customers had an appetite for performance, and so a 3.5-liter version of the SS 100 followed in 1938. With 118 built, this version was one of the sportiest roadsters of the time. The picture-perfect SS 100, both sporty and successful, was to play a key role in shaping the company's reputation to this day.

Im September 1935 erschien der Name Jaguar erstmals in der Firmengeschichte, während der Hersteller selbst noch die Bezeichnung SS Cars Ltd. mit nun getilgten Punkten trug. Dennoch, die neu präsentierte Limousine wurde so genannt, wie nach dem Krieg alle Modelle sowie die Firma schließlich selbst.

William Lyons hatte sich Ende 1934 von seinem Partner William Walmsley getrennt und das Modellprogramm deutlich überarbeitet: Da war einerseits die Limousine, die mit einem 1,5-Liter-Vierzylinder oder einem 2,5-Liter Sechszylinder versehen war. Für beide Versionen hatte der renommierte Konstrukteur Harry Weslake einen OHV-Zylinderkopf mit hängenden Ventilen gezeichnet: Triebwerke, die die Firma Standard exklusiv für die SS Cars Ltd. lieferte. Lyons hatte bei dieser Generalüberholung natürlich auch an den SS 90 gedacht und das Modell kurzerhand durch den SS 100 ersetzt, dessen 2,5-Liter OHV-Triebwerk nun 102 PS leistete, und von dem von 1936 bis 1940 exakt 191 Fahrzeuge entstanden.

Natürlich wusste Lyons, dass seine Kunden Lust auf Leistung hatten. Und so folgte 1938 eine 3,5-Liter Variante des SS 100, die bei 118 gebauten Exemplaren zu den sportlichsten Roadstern der damaligen Zeit zählte. Der bildschöne und in Rennen erfolgreiche SS 100 sollte den Ruf des Hauses bis heute entscheidend prägen.

Type:	Jaguar SS 100 (2.7 l / 3.5 l)
Engine:	Straight six-cylinder engine
Displacement:	2,663 cm³ / 3,485 cm³
Year of manufacture:	1936–1940 / 1938–1940
Output:	102 hp / 125 hp
Transmission:	Four-speed transmission
Acceleration:	50 mph (80 km/h) in 8.8 sec. / 7.1 sec.
Top speed:	100 mph (151 km/h) / 100 mph (162 km/h)
Quantity produced:	191 / 118 units

RACING | MOTORSPORT



THE BROOKLANDS RACING CIRCUIT in Weybridge, Surrey (UK) was opened on June 17, 1907 and has the distinction of being the first racetrack in the world. This photo was taken there in 1938. The photo shows what is probably an SS 100 at the far left and number 12 in the center right, each with a bright paint job.

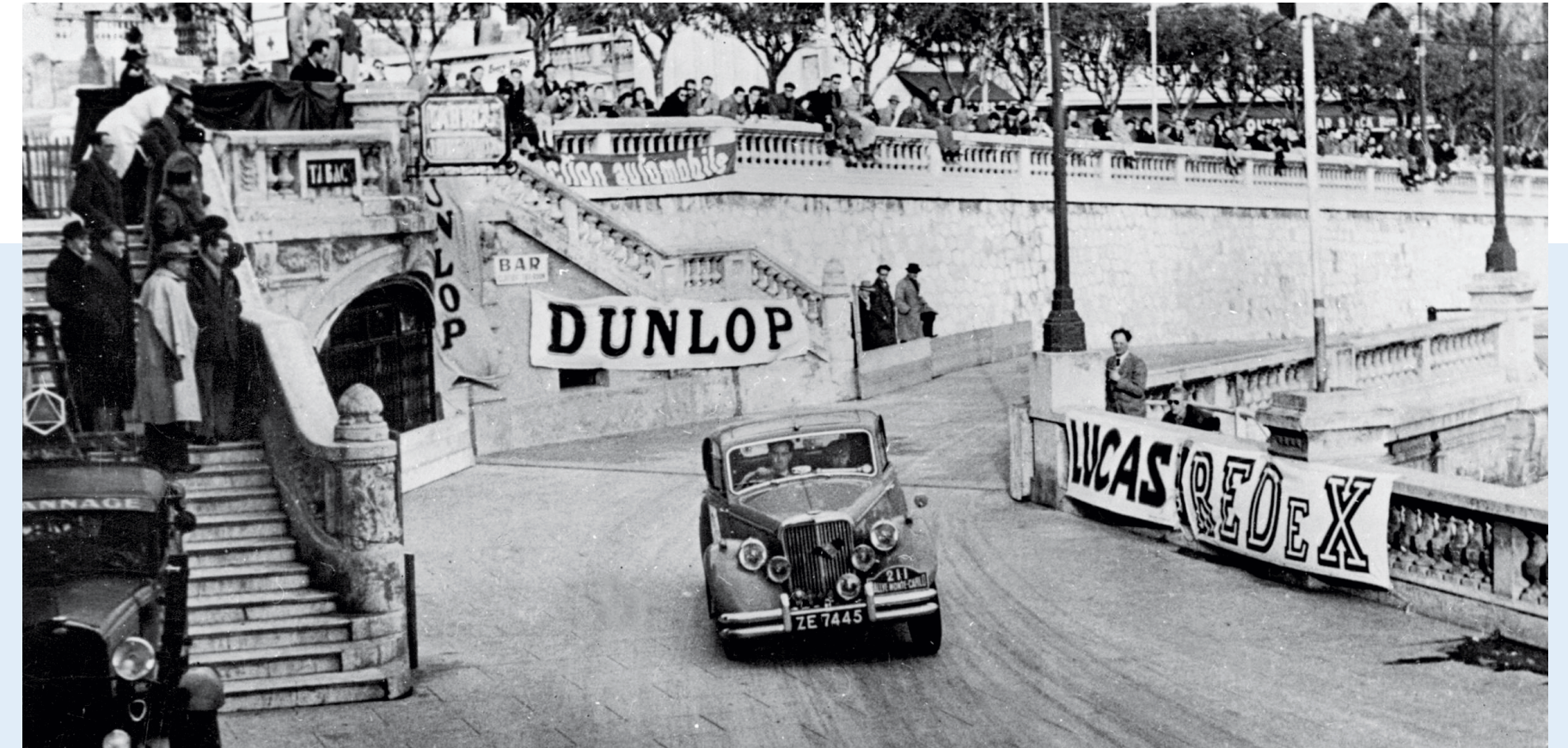
As a young man, William Lyons enjoyed considerable success in motorcycle racing, which is why he was quick to enter his sidecars in the Sidecar TT (a competition within the Tourist Trophy) on the Isle of Man. It was an early indication that motorsport was in the genes of Lyons, who would later be granted knighthood. In addition, the SS 100 earned him several trophies and a sporting reputation in the late 1930s.

The new XK 120 achieved its first postwar victories at rallies and circuit races. However, Jaguar experienced its greatest successes in the 1950s, when the Jaguar C-Type won the 1951 and 1953 Le Mans, and the D-Type continued this winning streak at Sarthe from 1955 to 1957. Jaguar also won numerous rallies in the hands of private drivers, such as the Monte Carlo Rally in 1956. In 1963, Jaguar became European Touring Car Champion with German driver Peter Lindner behind the wheel of the Mark 2. The racing version of the Jaguar E-Type, the lightweight featuring an aluminum body and tuned six-cylinder engine, was spectacular but only occasionally victorious in 1963.

DER BROOKLANDS RACING CIRCUIT in Weybridge, Surrey (GB), wurde am 17. Juni 1907 eröffnet und darf sich erste Rennstrecke der Welt nennen. Diese Aufnahme stammt von dort und ist aus dem Jahr 1938. Sie zeigt ganz links und in der Mitte rechts mit der Nummer 12 jeweils einen SS 100 mit heller Lackierung.

Als junger Mann war William Lyons im Motorrad-Rennsport ziemlich erfolgreich, weshalb er seine Seitenwagen auch rasch bei der Sidecar TT (einem Wettbewerb innerhalb der Tourist Trophy) auf der Isle of Man einsetzen ließ. Motorsport lag also in den Genen des später geadelten Lyons, aufgrund dessen auch der SS 100 in den späten 1930er-Jahren für etliche Pokale und ein sportliches Renommee sorgte.

Die ersten Nachkriegssiege holte der neue XK 120 bei Rallyes und Rundstreckenrennen. Die größten Erfolge erlebte Jaguar dann jedoch in den 1950er-Jahren, als der Jaguar C-Type 1951 und 1953 Le Mans gewann und der D-Type diese Siegesserie von 1955 bis 1957 an der Sarthe fortsetzte. Jaguar behauptete sich in den Händen von Privatfahrern aber auch bei vielen Wettbewerben, so 1956 während der Rallye Monte Carlo, und wurde 1963 mit dem Mark 2 und dem deutschen Fahrer Peter Lindner Tourenwagen-Europameister. Spektakulär aber nur zuweilen siegreich agierte 1963 die Rennversion des Jaguar E-Type, der *Lightweight* mit Alu-Karosserie und getuntem Sechszylinder.



DURING THE 21ST STAGING of the Monte Carlo Rally, Frenchman Jean Trévoux won in a Delahaye 175 S. Irishman Cecil Vard piloted the Jaguar Mark V shown here with its stable cornering and finished in third place.

BEI DER 21. AUSTRAGUNG der Rallye Monte Carlo siegte der Franzose Jean Trévoux auf einem Delahaye 175 S. Der hier gezeigte Jaguar Mark V mit der stabilen Kurvenlage wurde vom Iren Cecil Vard pilotiert und landete auf dem dritten Platz.

Lacking a car capable of winning, Jaguar did not return to the race tracks until the early 1980s with racing versions of the XJ-S prepared by Tom Walkinshaw, and it won the European Touring Car Championship in 1984. In the same year, American Bob Tullius came to Le Mans with his Group 44 racing team and Jaguar factory support. It took another four years, however, until TWR managed to win Le Mans again in 1988 with the V12-powered XJR 9. This was followed by three victories at the 24 Hours of Daytona in 1988, 1990, and 1992. With three World Sportscar Championships under its belt (1987/1988/1991), Jaguar was once again one of the major players in motorsports.

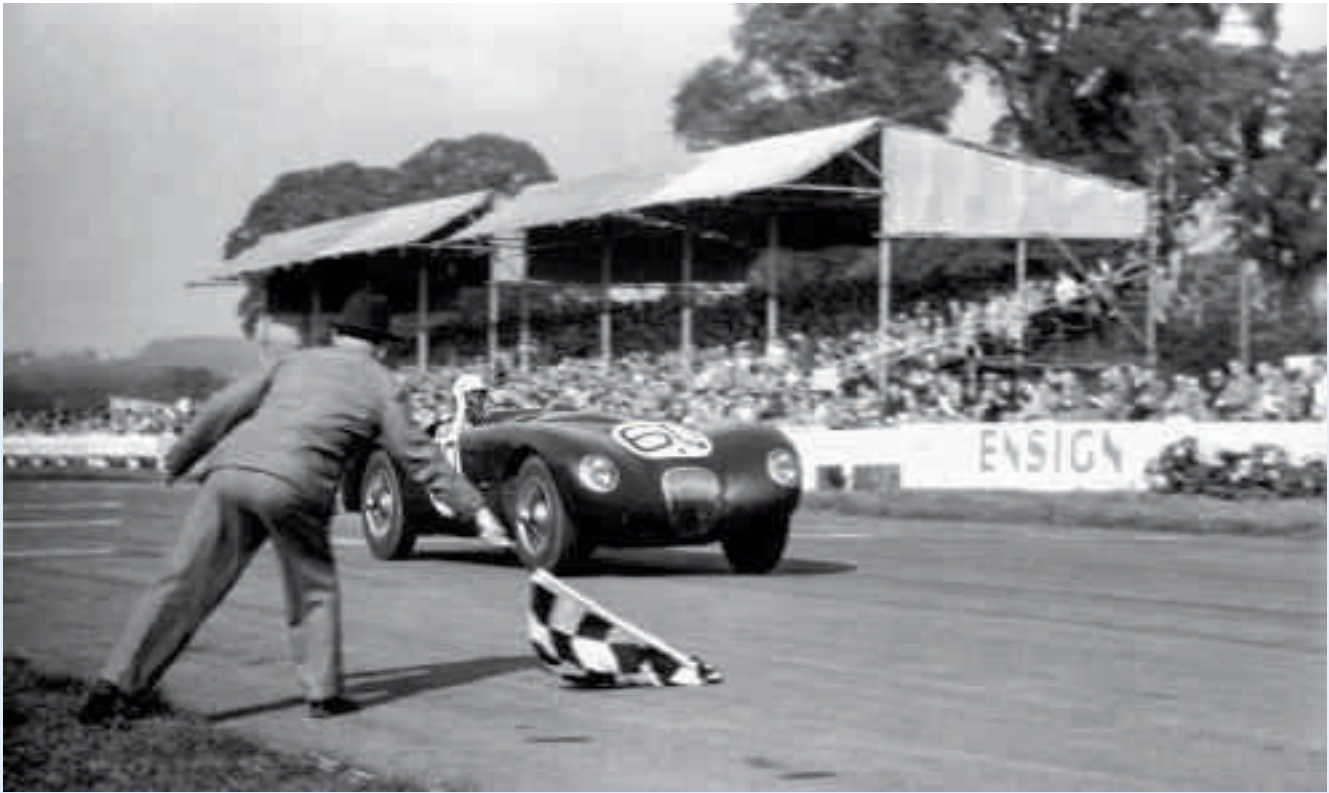
In the fall of 1999, Ford Motor Company announced that Jaguar would enter Formula One in 2000, but the team—whose engines were supplied by the Cosworth Company, also part of Ford—was not very successful. In late 2004, Ford sold the Jaguar racing team to Austria's Red Bull, which later went on to win several world championship titles.

Aus Ermangelung eines siegfähigen Fahrzeugs kam Jaguar erst zu Beginn der 1980er-Jahre mit den von Tom Walkinshaw präparierten Rennversionen des XJ-S auf die Rennstrecken zurück und gewann 1984 die Europäische Tourenwagen-Meisterschaft. Im gleichen Jahr kam der Amerikaner Bob Tullius mit seinem Rennstall Group 44 und Jaguar-Werksunterstützung nach Le Mans. Es dauerte aber noch weitere vier Jahre, bis es TWR 1988 gelang, mit dem V12-motorisierten XJR 9 erneut Le Mans zu gewinnen. Es folgten 1988, 1990 und 1992 drei Siege beim 24-Stunden-Rennen von Daytona. Mit drei erfolgreichen Sportwagen-Weltmeisterschaften (1987/1988/1991) gehörte Jaguar wieder zu den wichtigsten Akteuren im Motorsport.

Im Herbst 1999 kündigte die Ford Motor Company dann an, dass Jaguar 2000 in die Formel 1 gehen würde. Doch das Team – dessen Motoren von der ebenfalls zu Ford gehörenden Cosworth-Company geliefert wurden –, war wenig erfolgreich, weshalb Ford den Jaguar-Rennstall Ende 2004 an die Firma Red Bull in Österreich verkaufte. Diese gewann später mehrere WM-Titel.

A COLLECTION OF LEGENDS: Stirling Moss in a Jaguar C-Type won at the Goodwood Circuit on September 29, 1951. After World War II, the former airfield was rededicated as a racetrack.

EINE BALLUNG VON LEGENDEN: Am 29. September 1951 siegte Stirling Moss in einem Jaguar C-Type auf dem Kurs von Goodwood. Der ehemalige Flughafen wurde nach dem Zweiten Weltkrieg zur Rennstrecke umgewidmet.



IN THE SAME YEAR, 22-year-old Stirling Moss competed with Jack Fairman in the 24 Hours of Le Mans. Although Moss clocked the fastest race lap at 170 km/h in a Jaguar XK 120C, victory ultimately went to Walker/Whitehead in a Jaguar XK 120C. That marked the first out of a total of seven successes for Jaguar at Le Mans.

IM GLEICHEN JAHR startete der damals 22-jährige Stirling Moss mit Jack Fairman bei den 24 Stunden von Le Mans. Zwar gelang Moss auf einem Jaguar XK 120C mit 170 km/h die schnellste Rennrunde, der Sieg ging aber an Walker/Whitehead, auf einem Jaguar XK 120C. Der erste von insgesamt sieben Erfolgen für Jaguar in Le Mans.



ANOTHER LE MANS, another Jaguar victory. In 1955, Ivor Bueb and Mike Hawthorn drove their D-Type to first place. Enzo Ferrari once remarked about Hawthorn that he was “strangely absent.” Nevertheless, he was very present in Le Mans in 1955 and again in 1958, when we won the Formula 1.

WIEDER LE MANS. Wieder ein Jaguar-Sieg. 1955 steuerten Ivor Bueb und Mike Hawthorn ihren D-Type auf Platz 1. Enzo Ferrari bemerkte einmal über Hawthorn, er sei „auf seltsame Weise abwesend“. Immerhin war der aber 1955 in Le Mans und 1958, als er die Formel 1 gewann, sehr präsent.



NACH DEN ERFOLGREICHEN 1950ER-JAHREN nahm sich Jaguar in Sachen Rennsport eine Art Auszeit, kehrte aber in den 80ern und 90ern mit großer Wucht zurück. Mit Siegen in Le Mans, bei den Sportwagen-Weltmeisterschaften oder in Daytona. Das Bild zeigt den XJR-9, mit dem Brundle/Boesel/Nielsen 1988 bei den 24 Stunden von Daytona gewannen.

AFTER SO MUCH SUCCESS IN THE 1950S, Jaguar took something of a hiatus when it came to racing, but returned with a vengeance in the 1980s and 1990s with victories in Le Mans, at the World Sportscar Championships, and in Daytona. The photo shows the XJR-9, with which Brundle/Boesel/Nielsen secured victory at the 24 Hours of Daytona in 1988.

“The car is the closest thing we will ever create to something that is alive.” *Sir William Lyons*

„Das Auto wird immer dem, was wir an Lebendigem selbst erschaffen können, am nächsten sein.“ *Sir William Lyons*



AT JAGUAR, heritage does not inhibit, but rather paves the way to the future. Even in the 21st century, motorsport remains significant as a playing field for technical advancement. This photo depicts the I-Type 5 in the Formula E 2021 on the racetrack in Diriyah, Saudi Arabia. Its specifications: 335 hp maximum output; 174 mph (280 km/h) top speed; acceleration from 0 to 100 km/h in 2.8 seconds.

BEI JAGUAR hemmt Heritage nicht, sondern weist den Weg in die Zukunft. Der Motorsport ist auch im 21. Jahrhundert als Spielfeld für technische Weiterentwicklung bedeutsam. Hier sieht man den I-Type 5 in der Formel E 2021 auf der Rennstrecke in Diriyah, Saudi-Arabien. Seine technischen Daten: 335 PS maximale Leistung, 280 km/h Höchstgeschwindigkeit, 2,8 Sekunden Beschleunigung von 0 auf 100 km/h.

JAGUAR XK 120 1948 – 1954















The Jaguar XK 120 is a perfect example of how rapidly developed makeshift solutions can sometimes develop a remarkable life of their own. In the postwar years, William Lyons had a 3.5-liter straight six-cylinder engine designed that not only looked fantastic with its dual overhead camshafts, but was also able to perform brilliantly in racing over the next few years with some appropriate fine-tuning.

William Lyons was incredibly proud of this XK6 engine, which he intended to use in his new Mark VII saloon series. In fact, he presented a roadster—of which only 200 units were planned—at the British Motor Show in October 1948 to advertise the Mark VII engine. In no time at all, a saloon chassis had been shortened, the six-cylinder engine adapted, and an elegant aluminum body put over it, with Lyons—who had a great eye for design—lending a hand.

The result was a sensation—the planned 200 vehicles were sold quickly and in May 1950 production continued with a steel body. Those who wanted to race could order the SE 180 hp under the heading of “Special Equipment.” In 1951, the XK 120 roadster was followed by a closed coupé version, and a luxurious convertible completed the series in 1953. In the end, a total of 12,055 XK 120s were built—and the XK legend was established.

Der Jaguar XK 120 ist ein schönes Beispiel dafür, dass rasch entwickelte Notlösungen zuweilen bemerkenswerte Eigenschaften entfalten können – William Lyons hatte in den Nachkriegsjahren einen 3,5-Liter großen Reihen-Sechszylinder konstruieren lassen, der mit seinen zwei obenliegenden Nockenwellen nicht nur fantastisch aussah, sondern sich auch im Laufe der nächsten Jahre mit entsprechenden Tuning-Maßnahmen brillant im Rennsport schlagen sollte.

William Lyons war sehr stolz auf das Triebwerk XK6, das in seiner gerade noch entstehenden Limousinen-Baureihe, später Mark VII genannt, eingesetzt werden sollte. So machte er den neuen Reihensechszylindermotor im Oktober 1948 auf der British Motor Show in einem auf 200 Stück limitierten Roadster publik. Dafür war kurzerhand ein Limousinen-Fahrgestell verkürzt, der Sechszylinder angepasst und eine elegante Aluminium-Karosserie darübergestülpt worden, bei der Lyons – der ein großartiges Auge für Design hatte – mit Hand anlegte.

Das sensationelle Ergebnis: Die 200 produzierten Fahrzeuge waren schnell verkauft und im Mai 1950 wurde die Produktion mit einer Stahlkarosserie fortgesetzt. Wer Rennen fahren wollte, konnte unter dem Stichwort „Special Equipment“ SE 180 PS bestellen und 1951 folgte dem XK 120-Roadster auch eine geschlossene Coupé-Version. 1953 ergänzte ein luxuriöses Cabriolet die Baureihe. Letztlich wurden 12 055 XK 120 gebaut und die XK-Legende war etabliert.

Type:	Jaguar XK 120
Engine:	Straight six-cylinder engine
Displacement:	3,442 cm³
Year of manufacture:	1948–1954
Output:	160 hp / 180 hp (SE)
Transmission:	Four-speed transmission
Acceleration:	0–60 mph (100 km/h) in 10 seconds
Top speed:	120 mph (192 km/h)
Quantity produced:	12,055 units (all models)

JAGUAR XK 140 1954 – 1956





















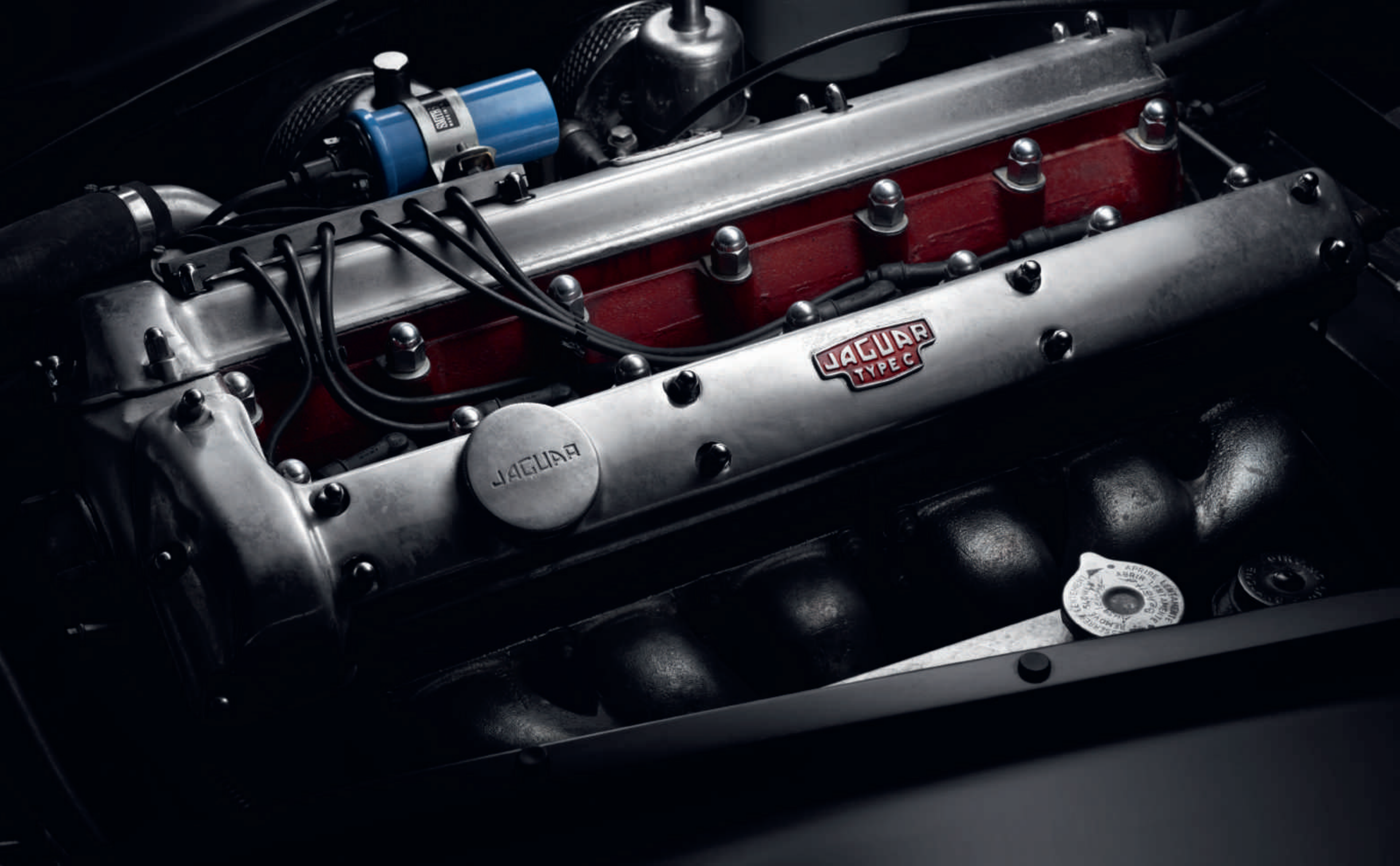
















With the XK 120, William Lyons had started a great success story born more out of necessity. In the “C” (as in “Competition”) version, the C-Type had won the 24 Hours of Le Mans in 1951 and 1953, and by 1953 Jaguar was also thinking about revamping this sports car. The XK 140 appeared in dealerships in 1954 and was to remain in the model range until 1956 with a fundamental technical overhaul. The appearance had been changed only slightly—after all, why would William Lyons have wanted to make any drastic changes to the pure form? The wider hood concealed a six-cylinder engine, now boosted to 190 hp, which had been moved forward slightly to provide more legroom. As a result, the drophead coupé and fixed head coupé even featured two occasional seats in the rear.

Externally, the XK 140 featured a stream-lined side line, heavier bumpers, and a seven-bar grille. In addition to the more powerful engine, rack and pinion steering now made driving more enjoyable—and if the 190 hp was not enough, customers could also order the SE engine with 210 hp. For the first time, an automatic transmission could also be ordered upon request. The roadster continued to be available for purists, of course, and was joined by the fixed head coupé and the luxurious drophead coupé. During the three years of XK 140 production, Jaguar built 3,347 roadsters, 2,798 fixed head coupés, and 2,790 drophead coupés.

Mit dem XK 120 hatte William Lyons mehr aus der Not heraus eine große Erfolgsstory gestartet – in der „C“ wie „Competition“-Variante hatte der C-Type 1951 und 1953 die 24 Stunden von Le Mans gewonnen und 1953 dachte man bei Jaguar auch darüber nach, diesen Sportwagen zu überholen. 1954 stand dann der XK 140 bei den Händlern bereit, der technisch grundlegend überarbeitet, bis 1956 im Modellprogramm bleiben sollte. Zwar war die äußere Erscheinung nur rudimentär modifiziert worden – warum hätte William Lyons die pure Form einschneidend überarbeiten sollen? –, doch unter der breiteren Motorhaube verbarg sich der nun auf 190 PS erstarkte Sechszylinder, der für etwas mehr Beinfreiheit nach vorne gerückt war. Somit konnten beim Fixed Head und Drophead Coupé zwei

hintere Notsitze möglich gemacht werden. Äußerlich war der XK 140 durch eine geglättete Seitenlinie, stärkere Stoßstangen und den Grill mit sieben Stangen zu erkennen. Neben dem stärkeren Motor sorgte nun auch eine Zahnstangenlenkung für mehr Fahrfreude – und wem die 190 PS nicht genügten, der konnte auch den SE-Motor mit 210 PS ordern. Auf Wunsch war erstmals ebenso eine Getriebeautomatik bestellbar. Natürlich gab es für Puristen weiterhin den Roadster, dem das Coupé mit festem Verdeck und das luxuriöse Drophead-Coupé zur Seite standen. In den drei Jahren seiner Produktionszeit entstanden 3 347 Roadster, 2 798 Fixed Head Coupés und 2 790 Drophead Coupés.

Type:	Jaguar XK 140
Engine:	Straight six-cylinder engine
Displacement:	3,442 cm³
Year of manufacture:	1954-1956
Output:	190 hp / 210 hp (SE)
Transmission:	Four-speed transmission (optional: automatic transmission)
Acceleration:	0–60 mph (100 km/h) in 8.4 seconds
Top speed:	120 mph (195 km/h)
Quantity produced:	8,935 units (all models)



JAGUAR XK 150 1957 – 1961











The XK models had now been part of the Jaguar range for nearly ten years—and they had played a significant role in making the company of the now knighted Sir William Lyons synonymous worldwide with sportiness and Britishness. From 1955 to 1957, Jaguar had won in Le Mans three years in a row with the D-Type—so it was time to shine with the new XK 150. The sports car’s appearance was significantly updated: The sides became flatter, the glass surfaces larger, and the interior dispensed with the typical wood veneer—but the disc brakes, which had been put to the test in racing, now ensured greatly improved deceleration.

The XK 150 model range is somewhat complicated: Initially, it was only available in fixed head coupé and drophead coupé versions equipped with a 210 hp 3.4-liter engine and two SU carburetors. The XK 150 roadster followed in 1958, which performance-hungry buyers could also order as the XK 150 S roadster with an engine featuring three SU carburetors and 250 hp. One year later, the “S” engine also became available for the coupé and drophead coupé models. In addition, the company offered a 3.8-liter version, the first larger engine in the XK series. With 220 hp, these models had plenty of power, but Jaguar naturally also offered an “S” version that delivered 265 hp—which is the most sought-after version today.

Type:	Jaguar XK 150 (3.4 l / 3.8 l)
Engine:	Straight six-cylinder engine
Displacement:	3,442 cm³ / 3,781 cm³
Year of manufacture:	1957–1961
Output:	210 or 250 hp (S) / 220 or 265 hp (S)
Transmission:	Four-speed transmission
Acceleration:	0–60 mph (100 km/h) in 8.5 / 7.6 seconds
Top speed:	120 mph (198 km/h) / 140 mph (219 km/h) (3.8 l S)
Quantity produced:	9,385 units (all models)

Fast zehn Jahre lang waren die XK-Modelle nun bereits im Jaguar-Angebot und sie hatten entscheidend dazu beigetragen, dass die Firma des mittlerweile geadelten Sir William Lyons weltweit für Sportlichkeit und *Britishness* stand. 1955 bis 1957 hatte Jaguar mit dem D-Type drei Jahre in Folge in Le Mans Siege errungen – da war es an der Zeit, auch mit dem neuen XK 150 zu brillieren. Optisch wurde der Sportwagen deutlich modernisiert: Die Flanken gerieten flacher, die Glasflächen größer und im Interieur wurde auf das typische Holzfurnier verzichtet – dafür sorgten nun die im Rennsport erprobten Scheibenbremsen für deutlich verbesserte Verzögerungen.

Die Modellpalette des XK 150 ist etwas kompliziert: Gab es anfänglich nur das Fixed Head Coupé und das Drophead-Coupé mit dem 3,4-Liter-Motor mit 210 PS und zwei SU-Vergasern, so folgte 1958 der XK 150-Roadster, den leistungshungrige Käufer auch als XK 150 S-Roadster mit einem Motor mit drei SU-Vergasern und 250 PS ordern konnten. Ein Jahr später war der „S“-Motor dann auch im Coupé und Drophead-Coupé lieferbar – und die Company bot mit einer 3,8-Liter-Variante auch erstmals einen größeren Motor in der XK-Baureihe an. Mit 220 PS waren diese Modelle gut motorisiert, aber Jaguar lieferte natürlich auch hier eine „S“-Version mit 265 PS Leistung, die heute die begehrteste Variante ist.



JAGUAR D-TYPE

1954 – 1957







In 1950, Jaguar competed at Le Mans for the first time with the new XK 120 and performed so well with a 12th place overall that they quickly developed an XK 120 Type “C” (for “Competition”), which won at Le Mans a year later. A second Le Mans victory followed in 1953, and in addition to the ten works cars, Jaguar was able to sell 43 more to customers. It was good business that also reinforced Jaguar’s sporty image. But the C-Type had aged, so in the spring of 1954 development began on its successor, which was pragmatically named simply the D-Type—it was later to be followed by the E-Type.

Contributing to its phenomenal success on the racetracks was the streamlined body developed by aerodynamicist Malcolm Sayer—whom we will also encounter with the E-Type. Beneath it was state-of-the-art technology: A self-supporting body with a central support structure made of lightweight metal with a bolted-on rear section for the tank (166 l) and spare tire, as well as a front metal tubing subframe that carried the engine and wheel suspensions. The 3.5-liter six-cylinder engine delivered between 250 and 300 hp, depending on the model. Although the first victories took place in 1954, the heyday followed with three Le Mans victories between 1955 and 1957. In addition to the works cars, a number of customer cars likewise scored victories all over the world.

1950 war Jaguar das erste Mal mit dem neuen XK 120 in Le Mans angetreten und hatte mit einem 12. Platz im Gesamtklassement so gut abgeschnitten, dass man bald einen XK 120 Typ „C“ für „Competition“ entwickelte, der ein Jahr später Le Mans gewann. 1953 folgte ein zweiter Le Mans-Sieg, zudem konnte Jaguar über die zehn Werkswagen hinaus noch 43 Exemplare an Kunden verkaufen. Ein gutes Geschäft, das dazu noch das sportliche Image von Jaguar bekräftigte. Doch der C-Type war gealtert. So begann man im Frühjahr 1954 mit der Entwicklung des Nachfolgers, der pragmatisch einfach D-Type genannt wurde – auf ihn sollte später der E-Type folgen.

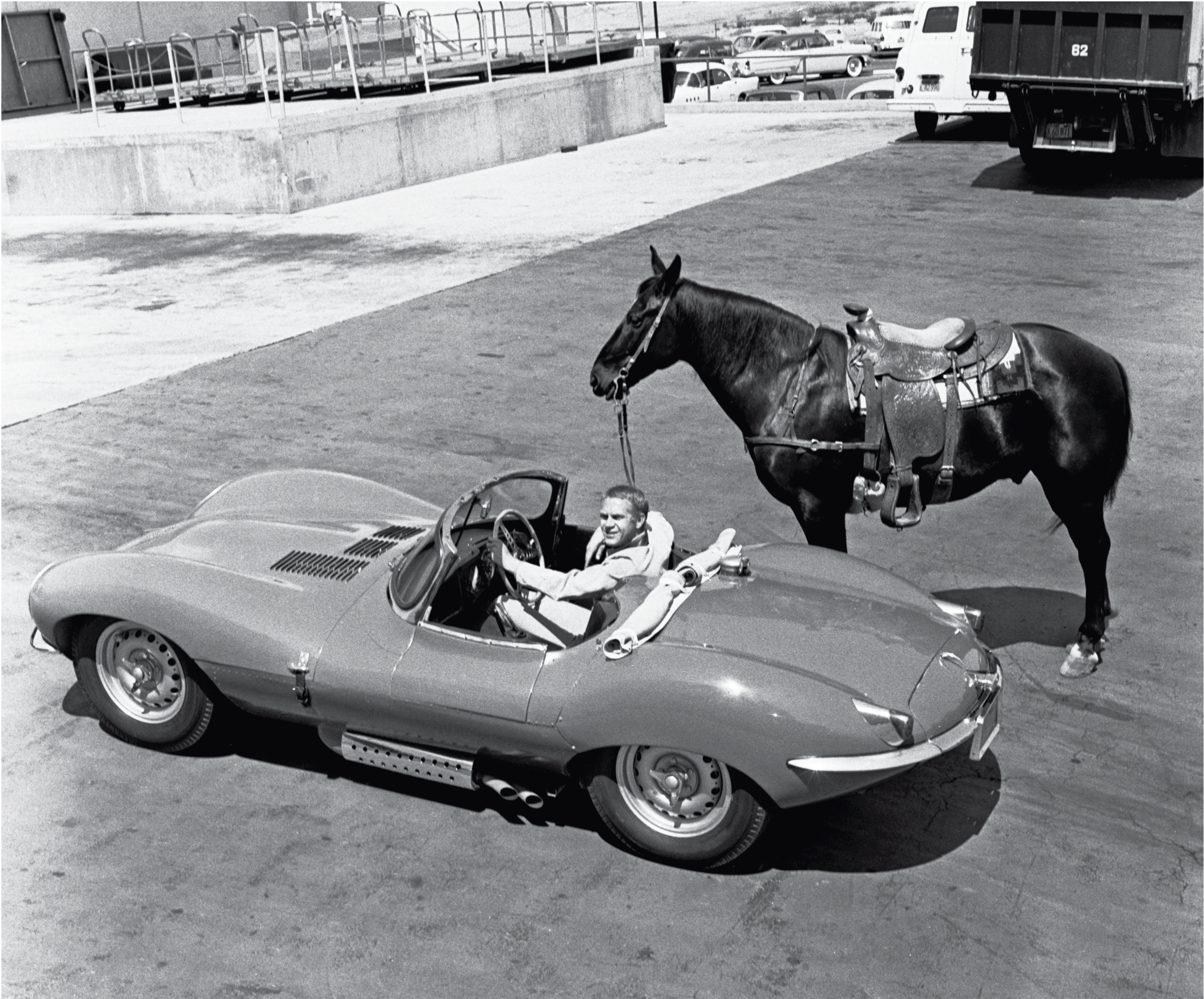
Mitentscheidend für den phänomenalen Erfolg auf den Rennstrecken war die von dem Aerodynamiker Malcolm Sayer (dem wir auch beim E-Type begegnen werden) entwickelte, stromlinienförmige Karosserie. Darunter befand sich modernste Technik: eine selbsttragende Karosserie mit Zentralträgerstruktur aus Leichtmetall, angeschraubtem Heckteil für den 166-Liter-Tank, Reserverad und vorderem Rohrgitterrahmen, der den Motor und Radaufhängungen trug. Für den Vortrieb sorgte der 3,5-Liter-Sechszylinder, der je nach Ausbaustufe zwischen 250 und 300 PS lieferte. Während 1954 bereits die ersten Siege zu verzeichnen waren, folgte die große Zeit mit drei Le Mans-Siegen von 1955 bis 1957. Neben den Werkswagen gab es auch Kunden-Fahrzeuge, die ebenfalls weltweit für Siege sorgten.

Type:	Jaguar D-Type
Engine:	Straight six-cylinder engine
Displacement:	3,442 cm³
Year of manufacture:	1954–1957
Output:	250 hp / 300 hp
Transmission:	Four-speed transmission
Acceleration:	Never officially measured
Top speed:	Up to 168 mph (270 km/h) depending on the gear ratio
Quantity produced:	78 units (works and customer cars incl. 16 XKSS)



JAGUAR XKSS 1957





With the D-Type, Jaguar not only achieved significant victories, it also supplied one of the best racing cars of the time to a number of racing teams and private drivers—and the sales also helped to finance the racing department. In the USA, there were people interested in the D-Type who might have wanted to go to smaller races, but who also would have liked to drive it on normal roads. That’s why Jaguar began building a touring version of the D-Type in January 1957. The XKSS—as it was called—differed from the racing car only in that it had a proper wind-shield, removable side windows, a soft top, and bumpers. And with these modifications, the XKSS, now street legal, would have been able to compete in the “C” category permitted for production cars.

But on the afternoon of February 12, 1957, a huge fire broke out at the Jaguar plant on Browns Lane, destroying 270 vehicles—including eleven D-Type chassis and almost completely assembled D-Type cars. In addition, the fire had destroyed the templates, components, and the special tooling equipment needed to build the D-Type—thus ending production of the D-Type and XKSS. Up to that point, 16 units had left the factory, and two D-Types were converted to XKSS at the factory in 1958. Today, the XKSS is one of the most sought-after Jaguars, due in part to the fact that Steve McQueen drove an XKSS.

Mit dem D-Type errang Jaguar nicht nur bedeutende Siege, sondern lieferte auch etlichen Rennteams und Privatfahrern eines der besten Rennautos dieser Jahre, mit deren Verkauf auch noch die Rennabteilung mitfinanziert werden konnte. Nun gab es in den USA auch Interessenten für den D-Type, die vielleicht an kleineren Rennen teilnehmen wollten, aber mit dem Wagen auch gerne auf normalen Straßen gefahren wären. Deswegen begann man bei Jaguar im Januar 1957 eine Touren-Version des D-Type zu bauen, wobei sich der XKSS – so die Bezeichnung – von dem Rennwagen nur durch eine richtige Windschutzscheibe, seitliche Steckfenster, ein Verdeck und Stoßstangen unterschied. Und mit diesen Veränderungen hätte der nun im Straßenverkehr zugelassene XKSS auch in der für Produktionswagen zulässigen Kategorie „C“ an den Start gehen können.

Doch am Nachmittag des 12. Februar 1957 brach im Jaguar Werk in der Browns Lane ein riesiges Feuer aus, das 270 Fahrzeuge – darunter auch elf D-Type-Fahrgestelle und nahezu komplett montierte D-Type-Fahrzeuge zerstörte. Dazu hatte das Feuer die Schablonen, Bauteile und die für den Bau des D-Type benötigten Spezial-Werkzeug-ausrüstungen vernichtet – womit die Produktion des D-Type und des XKSS beendet war. Bis dahin hatten 16 Exemplare das Werk verlassen, 1958 wurden zwei D-Type im Werk auf XKSS umgebaut. Heute ist der XKSS einer der gesuchtesten Jaguar-modelle, wozu auch die Tatsache beitrug, dass Steve McQueen einen XKSS fuhr.

Type:	Jaguar XKSS
Engine:	Straight six-cylinder engine
Displacement:	3,442 cm³
Year of manufacture:	1957
Output:	250 hp
Transmission:	Four-speed transmission
Acceleration:	Never officially measured
Top speed:	Never officially measured
Quantity produced:	16 units

SOCIETY | GESELLSCHAFT

The song *Going Nowhere* is from the early work of Oasis. It describes the British band's attitude towards life before they made their breakthrough in the 1990s. Or, to put it in the words of Noel Gallagher, the song's author: "It's about what we were going to do when we got a shitload of money." The lyrics include the line: "I'm gonna get me a motor car, maybe a Jaguar." And once Oasis' successes had made him a rich man, Gallagher put his money where his mouth was. He paid 110,000 pounds for a Mark 2 from 1967, his birth year. The only catch is that the musician does not have a driver's license, so the beautiful car spends most of its time in Gallagher's garage.

However, that tends to be the exception. For many Jaguar owners, whether unknown or well-known, the car is an effective expression of prestige, but is also used for practical purposes. Jaguar has been an integral part of the British royal family's vehicle fleet since the 1950s. Which brings us back to the topic at hand: Queen Elizabeth II does not have a driver's license either. Since she was trained as an auto mechanic during World War II, however, she knows how to drive. Thanks to an exemption, she is the only resident of the United Kingdom who is allowed to drive without a license.

Harry, Elizabeth's grandson and now "only" the Duke of Sussex, also used a Jaguar at his wedding to Meghan. And, as was to be expected, not just any one. For the celebration at Frogmore House, the two drove in a restored E-Type, built in 1968, that made an impression in every respect—and not just on the outside. The Concept Zero was powered by an electric motor that can go from 0 to 80 mph (100 km/h) in 5.5 seconds.

The list of famous Jaguar fans—both with and without driver's licenses—is long. It ranges from politicians to pop musicians, from movie stars to soccer players. Soccer legend David Beckham explains the fact that Brits seem to be in the majority among them as follows: "From the styling and design to the feel and roar of the engine, every element feels uniquely British."

Der Song *Going Nowhere* stammt aus dem Frühwerk von Oasis. Er beschreibt das Lebensgefühl der britischen Band, bevor sie in den 1990er-Jahren den Durchbruch schaffte. Oder, um es mit den Worten von Noel Gallagher zu sagen, dem Urheber des Songs: „It's about what we were going to do when we got a shitload of money.“ Also, was sie machen würden, wenn sie eine Menge Geld verdient hätten. So heißt es im Text: „I'm gonna get me a motor car, maybe a Jaguar“. Und Noel ließ der Ankündigung Taten folgen, als ihn die Erfolge von Oasis zu einem reichen Mann gemacht hatten. Er erwarb für 110 000 Pfund einen Mark 2 von 1967, seinem Geburtsjahr. Einziger Haken an der Angelegenheit: Der Musiker besitzt gar keine Fahrerlaubnis, sodass der wunderschöne Wagen einen Großteil der Zeit in Gallaghers Garage verbringt.

Das ist jedoch eher die Ausnahme. Bei vielen unbekannten und bekannten Jaguar-Besitzern ist der Wagen mit Sicherheit ein wirksamer Ausdruck von Prestige, kommt aber auch praktisch zum Einsatz. So ist Jaguar seit den 1950er-Jahren fester Bestandteil des Fuhrparks des britischen Königshauses. Womit wir allerdings wieder beim Thema wären: Auch Queen Elizabeth II. besitzt keinen Führerschein. Da sie aber während des Zweiten Weltkriegs als Automechanikerin ausgebildet wurde, weiß sie ein Fahrzeug zu steuern. Dank einer Ausnahmegenehmigung ist sie die einzige Bewohnerin des Vereinigten Königreichs, der Fahren ohne Fahrerlaubnis gestattet ist.

Auch Harry, Elizabeths Enkel und heute „nur noch“ Duke of Sussex, nutzte bei seiner Hochzeit mit Meghan einen Jaguar. Und zwar, wie zu erwarten war, nicht irgendeinen. Zur Feier im Frogmore House fuhren die beiden im restaurierten E-Type, Baujahr 1968, der nicht nur äußerlich auf ganzer Linie zu überzeugen wusste. Der Concept Zero wurde von einem Elektromotor angetrieben, der es bei Bedarf in 5,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h schafft.

Die Liste berühmter Jaguar-Liebhaber, mit und ohne Fahrerlaubnis, ist lang. Sie reicht von Politikern bis zu Popmusikern, von Filmstars zu Fußballern. Dass darunter Briten dem Eindruck nach in der Mehrzahl sind, erklärt Fußballlegende David Beckham so: „Vom Styling und Design bis zum Gefühl und Sound des Motors her fühlt sich jedes Element auf einzigartige Weise britisch an.“



IN HIS MOST FAMOUS ROLE, actor Ian Ogilvy embodied Simon Templar in the British television series *Return of the Saint*, following on the heels of Roger Moore. While Moore had driven a Volvo P1800 S in the predecessor series *The Saint*, Ogilvy drove a Jaguar XJ-S.

IN SEINER BEKANNTESTEN ROLLE verkörperte der Schauspieler Ian Ogilvy den Simon Templar in der britischen Fernsehserie *Return of the Saint* und folgte damit auf Roger Moore. Während Moore in der Vorgängerserie *The Saint* einen Volvo P1800 S gefahren hatte, steuerte Ogilvy einen Jaguar XJ-S.



IN 1968, LED ZEPPELIN POSED on a Jaguar during promotional photos for their self-titled debut album. In his private life, singer Robert Plant (2nd from right) had no luck with another model. In 1970, he totaled his Jaguar XJ Hardtop in an accident.

LED ZEPPELIN POSIERTEN 1968 bei Werbeaufnahmen für ihr selbstbetitelttes Debütalbum auf einem Jaguar. Sänger Robert Plant (2. von rechts) hatte privat mit einem anderen Modell kein Glück. 1970 fügte er seinem Jaguar XJ Hardtop bei einem Unfall einen Totalschaden zu.

IF YOU COULD GET A PHD IN POSING, this picture alone would make Clint into Dr. Eastwood. Everything just fits: the look, the attitude, the naked torso. The stylish spoke rims provided the appropriate accessories.

WENN MAN IM POSEN PROMOVIEREN KÖNNTE, würde dieses Bild alleine Clint zum Dr. Eastwood machen. Da passt einfach alles: der Blick, die Haltung, der nackte Oberkörper. Die stilvollen Speichenfelgen lieferten das adäquate Beiwerk.



ALTHOUGH STIRLING MOSS was usually only known at the wheel of a Jaguar in full-throttle mode, in the XK 120 he had to act with due caution on the ramp of a cargo plane.

WÄHREND MAN STIRLING MOSS am Steuer eines Jaguar sonst nur im Vollgasmodus kannte, musste er im XK 120 auf der Rampe eines Frachtflugzeugs mit gebotener Vorsicht agieren.

BORIS JOHNSON stepping into his official saloon, a Jaguar XJ Sentinel. Whether politicians are ideal testimonials remains to be seen. Nevertheless, British Prime Ministers have, generally speaking, driven a Jaguar since the 1980s.

BORIS JOHNSON beim Einsteigen in seine Dienstlimousine, einen Jaguar XJ Sentinel. Ob Politiker ideale Testimonials sind, sei dahingestellt. Aber immerhin fahren die britischen PremierministerInnen seit den 1980er-Jahren meistens Jaguars.



DAVID BECKHAM and his wife Victoria are big Jaguar fans in their private lives, and their car collection includes various models ranging from the E-Type to the XK. Moreover, David was appointed brand ambassador in 2014. One of his tasks includes a presentation of the F-Type in Beijing.

DAVID BECKHAM und seine Frau Victoria sind nicht nur privat große Jaguar-Fans, deren Fuhrpark auch das eine oder andere Modell von E-Type bis XK enthält. David wurde auch 2014 zum Markenbotschafter ernannt, zu dessen Aufgaben u. a. eine Präsentation des F-Type in Peking gehört.



THE 1968 E-TYPE ELECTRIC VEHICLE CONVERSION transported Harry and Meghan, who were still royal at the time, to their wedding ceremony in proper style. A uniquely beautiful one of a kind. Cost: approximately 475,000 euros.

DER ZUM E-MOBIL UMGERÜSTETE E-TYPE von 1968 brachte die damals noch royalen Harry und Meghan standesgemäß zu ihrer Hochzeitsfeier. Ein einzigartig schönes Einzelstück. Kostenpunkt: etwa 475 000 Euro.

JAGUAR MARK 2 1959 – 1969











Type:	Jaguar Mark 2
Engine:	Straight six-cylinder engine / V8 engine
Displacement:	2,483 cm³; 3,442 cm³; 3,781 cm³ / V8: 2,483 cm³
Year of manufacture:	1959–1969
Output:	112 hp; 210 hp; 220 hp / V8: 140 hp
Transmission:	Four-speed transmission / optional three-speed automatic transmission
Acceleration:	0–60 mph (100 km/h) in 14.4 sec.; 9.1 sec.; 8.5 sec. / V8: 12.5 sec.
Top speed:	101 mph (163 km/h); 114 mph (183 km/h); 121 mph (195 km/h) / V8: 106 mph (170 km/h)
Quantity produced:	145,835 units (all models)



If you look at the first chapters of this book, it’s easy to get the impression that Jaguar has been strictly a sports car and race car manufacturer—which is not the case. Since the presentation of the somewhat formal Mark VII in 1950, Jaguar had already been considering a sportier and compact saloon that would appeal to a younger clientele. Although the saloon, which evolved into the Mark IX over the years, continued to be built until 1961, the 1956 model year saw the production of an attractive four-door model just 181 in (459 cm) long and 67 in (170 cm) wide, with an XK engine downsized to 2.4 liters and delivering 112 hp. One year later, Jaguar was also able to produce a version with a 3.4-liter engine and 210 hp.

The elegant saloon became a legend in 1959 when the redesigned version was presented as Mark 2—incidentally, there never was an official Mark 1. More visually refined with larger windows, chrome door frames, a widened rear track, and a new interior, the Mark 2 continued the success story, aided in part by the newly available 3.8-liter XK engine with 220 hp. In 1962, the fastest saloon in the world at the time was fitted with the small 2.5-liter V8 engine from Daimler, which also sold extremely well. The many victories of the Mark 2 on the world’s leading race tracks—including the 1963 European Touring Car Championship—certainly played a part in its success.

In den ersten Kapiteln dieses Bandes wird leicht der Eindruck erweckt, Jaguar sei ein reiner Sport- und Rennwagen-Hersteller gewesen – was nicht korrekt ist. Jaguar hatte seit der Präsentation des eher formalen Mark VII im Jahr 1950 bereits über eine sportlichere und kompakte Limousine nachgedacht, die eine jüngere Klientel ansprechen sollte. Zwar wurde die im Laufe der Jahre zum Mark IX weiterentwickelte Limousine bis 1961 weitergebaut, doch zum Modelljahr 1956 stand ein nur 459 cm langer und 170 cm breiter, bildschöner Viertürer parat, bei dem ein auf 2,4 l Hubraum verkleinerter XK-Motor mit 112 PS arbeitete. Ein Jahr später konnte auch der 3,4-Liter-Motor mit 210 PS geliefert werden.

Zur Legende mutierte die elegante Limousine dann 1959, als die überarbeitete Variante als Mark 2 vorgestellt wurde – einen Mark 1 gab es übrigens nie offiziell. Mit größeren Fenstern, verchromten Türrahmen, einer verbreiterten hinteren Spur und einem neuen Interieur weiter perfektioniert, setzte der Mark 2 die Erfolgsgeschichte weiter fort, wozu auch der nun lieferbare 3,8-Liter-XK-Motor mit 220 PS beitrug. Die damals schnellste Limousine der Welt erhielt 1962 noch den kleinen 2,5-Liter-V8-Motor von Daimler hinzu – auch er verkaufte sich blendend. Die vielen Siege des Mark 2 auf den großen Rennstrecken der Welt, darunter die Tourenwagen-Europameisterschaft 1963, leisteten darüber hinaus ihren Anteil.

JAGUAR 420 G 1961 – 1970





With the introduction of the Mark series in 1955, Jaguar had satisfied the desire for a sporty saloon—yet there were still customers who wanted to own a large luxury saloon. For this clientele, William Lyons presented Jaguar’s new flagship model under the designation Mark X in the fall of 1961. The successor to the Mark IX was not an evolution, however, but rather a completely new model with the E-Type’s 3.8-liter six-cylinder engine mounted under the hood. Alongside the E-Type, in 1964 the Mark X received the E-Type engine, bored out to 4.2 liters and boasting slightly more torque.

Mit der Einführung der Mark-Baureihe hatte Jaguar 1955 den Wunsch nach einer sportlichen Limousine befriedigt – aber es gab auch noch Kunden, die eine große Luxus-Limousine besitzen wollten. Für diese Klientel stellte William Lyons im Herbst 1961 das neue Flaggschiff unter der Bezeichnung Mark X vor, doch der Nachfolger des Mark IX war keine Evolution, sondern ein völlig neues Modell, bei dem unter der Motorhaube der 3,8-Liter-Sechszylinder des E-Type montiert wurde. Parallel zum E-Type erhielt der Mark X 1964 das auf 4,2 Liter aufgebohrte E-Type-Triebwerk mit etwas mehr Drehmoment.

In terms of the shape, Sir William Lyons had once again personally intervened and come up with a very large, very wide and flat design aimed primarily at appealing to the American market. The E-Type chassis was at work under the body, and the interior was lavishly trimmed with wood and leather—typical British luxury, after all. Unfortunately, the Mark X did not find the anticipated success. It was too American for the Americans and the British, plus its dimensions sometimes caused problems on the narrow British roads. In 1966, the Mark X was overhauled and subsequently appeared in dealerships as the 420 G. After Jaguar introduced its successor, the XJ, in 1968, quantities of the 420 G slowly dwindled until production ceased in 1970.

Bei der Form hatte Sir William Lyons einmal mehr persönlich eingegriffen und eine sehr große, sehr breite und flache Form gefunden, mit der er vor allem den amerikanischen Markt überzeugen wollte. Unter der Karosserie arbeitete das E-Type-Fahrwerk und das Interieur war verschwenderisch mit Holz und Leder ausgestattet – typisch britischer Luxus eben. Der Mark X brachte nicht den erwarteten Erfolg, denn den Amerikanern und Briten war er zu amerikanisch und die Dimensionen der Limousine sorgten auf den engen britischen Straßen zuweilen für Probleme. 1966 wurde der Mark X überarbeitet und stand nun als 420 G bei den Händlern – nachdem Jaguar 1968 den Nachfolger XJ vorstellte, liefen die Stückzahlen des 420 G bis zur Produktionseinstellung 1970 langsam aus.

Type:	Jaguar Mark X / 420 G
Engine:	Straight six-cylinder engine
Displacement:	3,781 cm³ / 4,235 cm³
Year of manufacture:	1961-1970
Output:	265 hp
Transmission:	Four-speed transmission / optional three-speed automatic transmission
Acceleration:	0-60 mph (100 km/h) in 9.1 seconds
Top speed:	119 mph (192 km/h) / 120 mph (193 km/h)
Quantity produced:	24,175 units (all models)

POST-WAR ERA | NACHKRIEGSZEIT

WILLIAM LYONS AND JAGUAR

In March 1945, William Lyons named his company Jaguar Cars Ltd. The 44-year-old Lyons had made good use of the war years and given a lot of thought to how he wanted to reposition his company. Redesigned pre-war models with the proven Standard engines were still being offered from 1945 to 1950—Lyons had acquired the six-cylinder production facilities in 1945. At the same time, however, work began on the development of a new six-cylinder engine and a new saloon. Undoubtedly, the Mark VII, which debuted in 1950 as a saloon and a drophead coupé, was a superb and attractive automobile at a fair price of just under £1,000 before taxes.

Yet prior to this, in 1948, Lyons had created a fascinating roadster with the new XK engine: The XK 120, of which only 200 were originally to be produced, was intended as a distraction from the as-yet unfinished Mark VII. It proved such a success that, in all versions, 30,381 ended up being produced. The XK engine itself remained in the lineup until 1992. And the Mark VII, which evolved over the years into the Mark IX and of which 47,264 vehicles were built, did good business—especially in the USA, where most of the models were exported. This was followed by the inspiring Mark 2, the S models, and the large luxury Mark X and 420 G models.

It was no wonder that William Lyons was knighted for his services in 1956. In 1961, Sir Lyons then surprised the world with the iconic E-Type, this too a bestseller, especially in the USA. This was followed by another bestseller in the form of the XJ saloon, 413,993 of which found enthusiastic buyers over the years.

In the 1960s, Great Britain was mired in union infighting, which led to the merger of Jaguar Cars Ltd and the British Motor Corporation (BMC) in 1966. Just two years later, this company was then absorbed into the British Leyland Motor Corporation. Sir William Lyons remained Chairman of the Board until his retirement in 1972, when he became honorary president. The fascinating entrepreneur and gifted designer died on February 8, 1985.

WILLIAM LYONS UND JAGUAR

Im März 1945 wurde der Name der Firma durch seinen Besitzer William Lyons offiziell zu Jaguar Cars Ltd. Der 44-jährige Lyons hatte die Kriegsjahre gut genutzt und sich viele Gedanken darüber gemacht, wie er seine Firma neu aufstellen wollte. 1945 bis 1950 bot man noch überarbeitete Vorkriegsmodelle mit den bewährten Standard-Motoren an; Lyons hatte die Sechszylinder-Produktionsanlagen 1945 erworben. Parallel dazu wurde aber mit der Entwicklung eines neuen Sechszylinders und einer neuen Limousine begonnen. Zweifellos war der Mark VII, der 1950 als Limousine und als Drophead-Coupé Premiere feierte, ein großartiges und gutaussehendes Automobil zu einem fairen Preis von knapp 1000 £ vor Steuern.

Doch vorher hatte Lyons 1948 mit dem XK 120, der mit einer geringen Stückzahl von nur 200 produzierten Exemplaren warb und von dem noch nicht fertiggestellten Mark VII ablenken sollte, einen faszinierenden Roadster mit dem neuen XK-Motor „auf die Räder gestellt“, von dem 30.381 Exemplare aller Versionen entstehen sollten. Der XK-Motor selbst blieb bis 1992 im Programm. Und vom Mark VII, im Laufe der Jahre zum Mark IX mutiert, entstanden 47.264 Gefährte, die vor allem in den USA, wohin die Modelle größtenteils exportiert wurden, für gute Geschäfte sorgten. In seiner Folge entstanden der begeisternde Mark 2, die S-Modelle und die großen luxuriösen Mark X- und 420 G-Modelle.

Kein Wunder, dass William Lyons 1956 für seine Verdienste geadelt wurde, denn 1961 überraschte er als Sir Lyons die Welt mit der Ikone E-Type. Auch diese wurde, vor allem in den USA, ein Bestseller, dem mit der XJ-Limousine ein weiterer folgte. Im Laufe der Jahre fanden 413.993 Exemplare begeisterte Käufer.

In den 1960er-Jahren versank Großbritannien in gewerkschaftlichen Kämpfen, was 1966 zur Fusion von Jaguar Cars Ltd und der British Motor Corporation (BMC) führte. Nur zwei Jahre später ging dieses Konstrukt in der British Leyland Motor Corporation auf. Sir William Lyons blieb bis 1972 Aufsichtsratsvorsitzender und wurde anschließend Ehrenpräsident. Der faszinierende Unternehmer und begnadete Stylist starb am 8. Februar 1985.



IN 1953, the Ferodo company honored Jaguar for its services to motorsport. William Lyons (left) received the Ferodo Trophy from two representatives of the brake manufacturer.

DIE FIRMA FERODO ehrte Jaguar 1953 für seine Verdienste um den Motorsport. William Lyons (links) nahm die Ferodo Trophy von zwei Vertretern des Herstellers von Bremsbelägen in Empfang.

It was no wonder that William Lyons was knighted for his services in 1956.

Es war kein Wunder, dass William Lyons 1956 für seine Verdienste geadelt wurde.



IN 1951, WILLIAM LYONS (2nd from right) proudly witnessed the moment when Peter Whitehead and Peter Walker were congratulated for their victory at the 24 Hours of Le Mans in a Jaguar XK 120C.

WILLIAM LYONS (2. von rechts) wurde 1951 stolzer Zeuge, als Peter Whitehead und Peter Walker die Glückwünsche für ihren Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans in einem Jaguar XK 120C entgegennahmen.

AT THE HOT ROD SHOW of Pasadena in 1952, the local police chief himself sat at the wheel of a custom-made Jaguar. The fact that the black-and-white winner's flag is being waved for him can probably be chalked up to wishful thinking.

BEI DER HOT ROD SHOW von Pasadena 1952 setzte sich der lokale Polizeichef selbst ans Steuer einer Jaguar-Spezialanfertigung. Dass für ihn mit der schwarz-weißen Siegerflagge gewunken wurde, darf man wohl unter „vorauselndem Gehorsam“ verbuchen.



THE SAD ATMOSPHERE of a rainy parking lot doesn't fit very well with the glamour of the vehicles. The Mark 2, S- and E-Type deserved a more worthy backdrop.

DAS TRISTE AMBIENTE eines verregneten Parkplatzes mag so gar nicht zum Glamour der Fahrzeuge passen. Mark 2, S- und E-Type hätten eine würdigere Kulisse verdient.



A MAJOR FIRE made a sorry sight of the production line at the Jaguar factory in Browns Lane, Coventry, on February 12, 1957. Sixteen XKSS models were among the cars destroyed, although they are not visible in the picture here. Approximately 60 years later, they were reproduced under the Recreation label. Price: about one million pounds.

EIN GROSSBRAND machte am 12. Februar 1957 aus der Fertigungsstraße der Jaguar-Fabrik in der Browns Lane in Coventry einen traurigen Anblick. Zu den automobilen Opfern zählten auch 16 XKSS-Modelle, die hier im Bild aber nicht zu sehen sind. Etwa 60 Jahre später wurden sie unter dem Label Recreation nachgefertigt. Preis: etwa eine Million Pfund.



IAN STEWART, number 39, won the very last Jersey International Road Race held in 1952, which covered a distance of 5,150 kilometers. In his XK120 C-Type, he won both his heat as well as the final.

IAN STEWART mit der Nummer 39 gewann im Jahr 1952 das letzte ausgetragene Jersey International Road Race, das eine Distanz von 5.150 Kilometern umfasste. In seinem XK120 C-Type war er sowohl im Vorlauf wie auch im Finale erfolgreich.

JAGUAR E-TYPE S1 1961 – 1968











If you had to describe the Jaguar brand in a single model, the answer would always have to be “E-Type.” When the sports car celebrated its world premiere at the Geneva Motor Show on March 15, 1961, it emerged as the star of the show. Enzo Ferrari recognized it as “the most beautiful car ever” and, worried about his victories, immediately launched the development of the 250 GTO.

Wenn man die Marke Jaguar in einem Modell beschreiben sollte, wird die Antwort stets „E-Type“ lauten. Als der Sportwagen am 15. März 1961 auf dem Genfer Automobil-Salon Weltpremiere feierte, avancierte er zum Star des Salons – und Enzo Ferrari war sich im Klaren, dass dies „der schönste Wagen überhaupt sei“ und ließ sofort den 250 GTO entwickeln, da er um seine Siege fürchtete.

The E-Type continues to inspire to this day with its aerodynamically perfect lines, its elegance, and the sound of its six-cylinder engine, which had proven itself in racing. And since the coupé was also accompanied by a perfectly proportioned roadster, Jaguar had landed a bestseller that was offered in all versions until 1974. Aerodynamicist Malcolm Sayer was responsible for the design, which is still compelling to this day, while an independent rear suspension was utilized under the metal bodywork for the first time. The technology was modeled closely on that of the D-Type race car, which had already proven its qualities at Le Mans with three overall victories. The 3.8-liter engine was used initially and was replaced by the 4.2-liter six-cylinder engine in 1964; the 2+2-seater equipped with a wheelbase extended by 9 in (23 cm) was available starting in 1966. Americans in particular loved the E-Type, of which a total of 38,389 units were produced in all Series 1 versions.

Der E-Type begeistert bis heute mit seiner aerodynamisch perfekten Form, seiner Eleganz und dem Klang seines im Rennsport bewährten Sechszylinders – und da dem Coupé auch gleich noch ein perfekt proportionierter Roadster zur Seite gestellt wurde, hatte Jaguar einen Bestseller gelandet, der in allen Versionen bis 1974 angeboten wurde. Für die bis heute überzeugende Form war der Aerodynamiker Malcolm Sayer verantwortlich, während unter dem Blechkleid erstmals eine unabhängige Hinterrad-Aufhängung zum Einsatz kam. Die Technik lehnte sich eng an die des D-Type Rennwagens an, der seine Qualitäten bereits in Le Mans mit drei Gesamtsiegen bewiesen hatte. Kam zuerst der 3,8-Liter-Motor zum Einsatz, so wurde er 1964 durch den 4,2-Liter-Sechszylinder ersetzt, während der mit einem um 23 cm verlängerten Radstand ausgestattete 2+2-Sitzer von 1966 an ausgeliefert wurde. Vor allem die Amerikaner liebten den E-Type, von dem in allen Varianten der Serie 1 insgesamt 38 389 Exemplare ausgeliefert wurden.

Type:	Jaguar E-Type Serie 1
Engine:	Straight six-cylinder engine
Displacement:	3,781 cm³ / 4,235 cm³
Year of manufacture:	1961–1968
Output:	265 hp
Transmission:	Four-speed transmission E-Type 4.2 2+2 optional three-speed automatic transmission
Acceleration:	0–60 mph (100 km/h) in 7.1 seconds 2+2: 0–60 mph (100 km/h) in 8.9 seconds
Top speed:	148 mph (238 km/h) / 149 mph (240 km/h); 2+2: 136 mph (219 km/h)
Quantity produced:	38,389 units (Series 1 all models)



JAGUAR E-TYPE S2 1968 – 1971





Seven years after the spectacular first appearance of the E-Type, Jaguar began production of the Series 2 cars. If you are a stickler for detail, it should be noted that there had also been a Series 1½, which was forced to dispense with the covered headlights and the three SU carburetors from 1967/68 in order to comply with American legislation. Two Zenith Stromberg carburetors were used instead, which came at some cost in terms of power, but met U.S. emissions regulations.

In 1968, a significantly redesigned E-Type appeared with the Series 2. Outwardly, it was recognizable by the open headlights that had moved further forward as well as by the larger turn signal and taillight units that were now placed under the bumpers. In addition, a significantly enlarged radiator neck provided improved thermal performance for the six-cylinder engine. In tandem with this, a great deal of fine-tuning work was carried out. The brakes and air conditioning system, for example, were overhauled, and the emission control measures were brought up to date. The roadster, coupé, and the 2+2 models continued to be available at dealerships—so it was no surprise that the sales figures continued to be impressive. In the three years that the Series 2 was offered, Jaguar sold 8,641 roadsters, 4,878 coupés, and 5,329 2+2 coupés. And, as always, the majority of them were shipped to the USA.

Sieben Jahre nach dem spektakulären ersten Auftritt des E-Type begann Jaguar mit der Produktion der Serie 2-Fahrzeuge, obwohl es – wenn man penibel ist – auch eine Serie 1½ gegeben hatte, die von 1967/68, der amerikanischen Gesetzgebung angepasst, auf die verkleideten Scheinwerfer und auf die drei SU-Vergaser verzichten musste. Stattdessen kamen zwei Zenith-Stromberg-Vergaser zum Einsatz, die zwar etwas Leistung kosteten, aber die US-Abgasgesetze erfüllten.

1968 erschien mit der Serie 2 ein deutlich überarbeiteter E-Type, der äußerlich an den weiter nach vorne gewanderten unverkleideten Scheinwerfern und größeren Blinker- und Rücklichteinheiten (nun unter den Stoßstangen platziert) zu erkennen war. Dazu sorgte ein deutlich vergrößertes Kühlermaul für ein besseres thermisches Wohlbefinden des Sechszylinders. Parallel dazu wurde viel Feinarbeit betrieben: Bremsen und Klimaanlage erhielten eine Überarbeitung, Abgasreinigungsmaßnahmen wurden auf den neuesten Stand gebracht. Weiterhin standen Roadster, Coupé und die 2+2-Variante bei den Händlern – kein Wunder, denn die Verkaufszahlen überzeugten nach wie vor. In den drei Jahren, in denen die Serie 2 angeboten wurde, konnten 8 641 Roadster, 4 878 Coupés und 5 329 2+2-Coupés verkauft werden; wie immer verschiffte man die meisten davon in die USA.

Type:	Jaguar E-Type Serie 2
Engine:	Straight six-cylinder engine
Displacement:	4,235 cm³
Year of manufacture:	1968-1971
Output:	265 hp
Transmission:	Four-speed transmission E-Type 4.2 2+2 optional three-speed automatic transmission
Acceleration:	0-60 mph (100 km/h) in 7.0 seconds 2+2: 0-60 mph (100 km/h) in 8.9 seconds
Top speed:	149 mph (240 km/h); 2+2: 136 mph (219 km/h)
Quantity produced:	18,848 units (Series 2 all models)



JAGUAR E-TYPE S3 1971 – 1974















The E-Type had been in the lineup for just under ten years when Jaguar announced the Series 3 in 1971, which would give the cult vehicle one last grand appearance. Yet despite the fact that the first brochures still announced the use of the tried-and-true six-cylinder engine, Jaguar ultimately surprised the public by using a 5,343 cm³ twelve-cylinder engine that transformed the rather fragile sports car into a veritable luxury cruiser. Although the V12 engine had actually been intended for the new XJ saloon, Sir William Lyons had clearly recognized that the U.S. market, which still accounted for the majority of E-Type production, had changed and customers appreciated more luxury and comfort.

Needless to say, space had to be made for the large and heavy twelve-cylinder engine. The roadster (production of the coupé was discontinued) was given the wheelbase of the 2+2 model at 105 in 2,667 mm and a substantially redesigned chassis with increased track width (53 in (1,346 mm) instead of 50 in (1,270 mm)) as well as internally ventilated disc brakes, which, together with the power steering, took the increased weight (2+2 coupé) of 1,500 kg into account. By 1974, Jaguar had produced 7,982 roadsters and 7,310 2+2 coupés, culminating in a final edition made up of 50 black roadsters. With a total of 72,529 vehicles produced, the E-Type was not only a tremendous financial success, but also a fantastic flagship vehicle that would finally elevate the name of Jaguar into a legendary status.

Knapp zehn Jahre lang war der E-Type nun im Programm, als Jaguar 1971 die Serie 3 ankündigte, die dem Kultgefährt einen letzten großen Auftritt verschaffen sollte. Doch während in den ersten Prospekten noch die Verwendung des bewährten Sechszylinders angekündigt wurde, überraschte Jaguar die Öffentlichkeit dann mit dem Einsatz eines 5 343 cm³ großen Zwölfzylinder-Triebwerks, das den eher fragilen Sportwagen in einen veritablen Luxus-Gleiter verwandelte. Der V12-Motor war eigentlich für die neue XJ-Limousine vorgesehen gewesen, aber Sir William Lyons hatte klar erkannt, dass sich der US-Markt, der noch immer den Großteil der E-Type-Produktion abnahm, gewandelt hatte und die Kunden mehr Luxus und Komfort schätzten.

Natürlich musste für den großen und schwereren Zwölfzylinder Platz geschaffen werden. So erhielt nun auch der Roadster (die Produktion des Coupés wurde eingestellt) den Radstand des 2+2-Modells mit 2 667 mm und ein deutlich überarbeitetes Fahrwerk mit vergrößerter Spurweite (1346 statt 1270 mm) sowie innenbelüfteten Scheibenbremsen, die zusammen mit der Servolenkung dem auf 1500 kg angewachsenen Gewicht (2+2 Coupé) Rechnung trugen. 7 982 Roadster und 7 310 2+2-Coupés entstanden bis 1974, den Abschluss bildete eine Last-Edition aus 50 schwarzen Roadstern. Mit insgesamt 72 529 gebauten Fahrzeugen war der E-Type nicht nur ein großer finanzieller Erfolg, sondern auch ein fantastischer Image-träger, der den Namen Jaguar endgültig zum Mythos machte.

Type:	Jaguar E-Type Serie 3
Engine:	V12 engine
Displacement:	5,343 cm³
Year of manufacture:	1971-1974
Output:	276 hp
Transmission:	Four-speed transmission / optional three-speed automatic transmission
Acceleration:	0–60 mph (100 km/h) in 6.4 sec.; 2+2: 0–60 mph 100 (km/h) in 6.8 sec.
Top speed:	145 mph (234 km/h); 2+2: 140 mph (227 km/h)
Quantity produced:	15,292 (Series 3 all models)



MOVIES | FILME

What a wonderful and iconic movie scene from the classic *Harold and Maude*, with Harold in a modified Jaguar E-Type accelerating to the sounds of Cat Stevens' *Trouble*. First the song gets louder, then the sound of the engine. Harold's development and emancipation culminates in this scene. With the help of Maude, nearly 60 years his senior, he has freed himself from his mother's influence. The E-Type had been a gift from his mother, but he converted it into a hearse in keeping with his basic morbid attitude. He may have gained a new outlook on life because of Maude, but now he's hurtling toward the cliff in his remarkable hearse. Cut. If you want to find out more, you should watch the remarkable work yourself.

In general, movie cars don't have it that easy. In *The Avengers* from 1998, which is based on the series of the same name, a Jaguar suffers a similar fate. Although the main character, Emma Peel, had driven a Lotus Elan in the series, Uma Thurman playing this role in the movie got to drive a light blue E-Type. During the film, the E-Type has to deal with flying and shooting robot insects that give it a hard time.

In *Austin Powers: International Man of Mystery*, things are a bit calmer, though with plenty of slapstick comedy. The vehicle of choice in this movie is also an E-Type, which Austin refers to as his Shaguar. Thanks to its Union Jack paint job, it is very eye-catching. And that is often the point in these kinds of movie appearances. Its advertising impact cannot be underestimated. In the USA in particular, the success of Austin Powers also helped to boost Jaguar's sales figures. When the XK8 was unveiled as the Powers vehicle for the third installment, the general manager of Jaguar in the USA poetically stated: "The sensuous curves of the body, its powerful engine and imposing demeanor predestine the XK8 for a character like Austin Powers."

And yet sometimes it is the other way around: Movies can also benefit from their four-wheeled leading and supporting actors. Just think of Alfred Hitchcock's *Vertigo*. Hitchcock probably would have made it a classic regardless, but without the green Jaguar Mark VIII, which Kim Novak drove in her role as Madeleine, the movie would have definitely lacked something.

Was für eine ikonische Filmszene aus dem Klassiker *Harold und Maude*, in der Harold zu den Klängen von Cat Stevens' *Trouble* in einem modifizierten Jaguar E-Type immer mehr Gas gibt. Mal wird der Song lauter und mal das Motorengeräusch. In dieser Szene kulminiert Harolds Emanzipation. Mit der Hilfe der fast 60 Jahre älteren Maude hat er sich vom Einfluss seiner Mutter befreit. Der E-Type war einst ein Geschenk der Mutter gewesen, das er aber entsprechend seiner morbiden Grundhaltung zum Leichenauto umgebaut hat. Durch Maude hat er zwar eine neue Einstellung zum Leben gewonnen, doch nun rast er in seinem bemerkenswerten Bestattungsfahrzeug auf die Klippen zu. Cut. Wer mehr erfahren will, sollte sich das sehenswerte Werk selbst anschauen.

Überhaupt haben es Filmautos häufig nicht so leicht. In *The Avengers* von 1998, der auf der gleichnamigen Serie (deutscher Titel: *Mit Schirm, Charme und Melone*) beruht, erwischt es ebenfalls einen Jaguar. Während die Hauptfigur Emma Peel in der Serie einen Lotus Elan gefahren hatte, durfte Uma Thurman in dieser Rolle einen hellblauen E-Type steuern. Doch der bekommt es während des Films mit fliegenden und schießenden Roboterinsekten zu tun, die ihm ordentlich zusetzen.

In *Austin Powers – Das schärfste, was ihre Majestät zu bieten hat* geht es da etwas ruhiger, wenngleich klamaukiger zu. Das Fahrzeug der Wahl ist auch hier ein E-Type, den Austin seinen Shaguar nennt. Mit seinem Union Jack-Look ist der ein echter Blickfang. Und das ist häufig auch der Sinn bei derartigen Filmauftritten. Ihre Werbewirksamkeit ist nicht zu unterschätzen. Gerade in den USA half der Erfolg von Austin Powers auch den Verkaufszahlen von Jaguar auf die Sprünge. Als der XK8 als das Powers-Fahrzeug für den dritten Teil vorgestellt wurde, dichtete die General Managerin von Jaguar in den USA: „Seine sinnlichen Kurven der Karosserie, sein kraftvoller Motor und sein imponierendes Auftreten prädestinieren den XK8 für einen Charakter wie Austin Powers.“

Doch manchmal ist es auch gleichsam umgekehrt: Auch Filme können von ihren Haupt- und Nebendarstellern auf vier Rädern profitieren. Man denke nur an Alfred Hitchcocks *Vertigo*. Der hätte es wohl auch so zum Klassiker geschafft, aber ohne den grünen Jaguar Mark VIII, den Kim Novak als Madeleine steuert, würde dem Film auf jeden Fall etwas fehlen.



THE INSCRIPTION ON THE LICENSE PLATE of Austin Powers' Shaguar, here the E-Type from the first movie installment, was "Swinger." The film incorporated a series of more or less lewd innuendos. You probably wouldn't do it that way today, but it went down well at the time.

DIE AUFSCHRIFT DES AUTOKENNZEICHENS von Austin Powers' Shaguar, hier der E-Type aus dem ersten Teil, lautete „Swinger“. Der Film hantierte mit einer Reihe mehr oder weniger anzüglicher Anspielungen. Würde man vielleicht heute nicht mehr so machen, kam aber damals gut an.



SOMETIMES CARS ONLY PLAY A SUPPORTING ROLE IN MOVIES. In the seventh installment of the Jerry Cotton series with George Nader from 1968, a car even inspired the name: Death in the Red Jaguar.

MANCHMAL SPIELEN FILMAUTOS NUR EINE NEBENROLLE. Im siebten Teil der Jerry Cotton-Serie von 1968 mit George Nader war er sogar namensgebend, Der Tod im roten Jaguar.



SPEAKING OF NAMESAKES: The movie Brannigan probably didn't get its subtitle until after John Wayne had won the leading role—Man of Steel.

APROPOS NAMENSgebEND: Der Film Brannigan bekam seinen Untertitel wahrscheinlich erst, als man John Wayne für die Hauptrolle gewonnen hatte – Mann aus Stahl.

HAROLD AND MAUDE: The beautiful E-Type, which is given as a gift here, is unceremoniously converted into a hearse in the further course of the story.

HAROLD UND MAUDE: Der hier zum Geschenk gemachte bildschöne E-Type wird im weiteren Verlauf der Geschichte kurzerhand zum Leichenwagen umfunktioniert.



YOU COULD ALMOST call it a waste. The ingredients for the 1998 film *The Avengers* are extraordinary: Just this photo alone of a red phone booth, Uma Thurman in black, and a light blue E-Type makes you want to see the movie. Unfortunately, the movie didn't live up to the hype and was a flop with a wide range of critics and audiences.

MAN KÖNNTE ES FAST Verschwendung nennen. Die Zutaten für *The Avengers* von 1998 sind außerordentlich, allein das Still mit roter Telefonzelle, Uma Thurman in Schwarz und hellblauem E-Type macht Lust auf den Streifen. Der kann die hohen Erwartungen aber nicht erfüllen und floppt bei weiten Teilen von Kritik und Publikum.



JAGUAR XJ 6 1968 – 1984





*PARIS MATCH PHOTOGRAPHERS present
The Auto Show 1968 their way: The Jaguar
XJ6 among horses by Philippe Le Tellier.*

*PARIS MATCH-FOTOGRAFEN zeigen die
Auto Show 1968 aus ihrer Perspektive: Der
XJ6 inmitten von Pferden fotografiert von
Philippe Le Tellier.*



In the late 1960s, Jaguar had no fewer than three saloon models. There was the sporty Mark 2; Mark X, the top model; and in between Sir William Lyons had added the S-series—and there were a number of engine versions as well as Jaguar and Daimler variants available for all these models. Jaguar had to clean up the multitude of models and ended up adopting a one-model policy—a risky decision, but the XJ presented in 1968 would ensure brilliant sales in all its versions for the next 25 years. The XJ series delivered very few new features under the elegant body; for one thing, the front suspension was re-engineered. The 4.2-liter six-cylinder engine borrowed from the 420 G provided for propulsion, with a 2.8-liter variant added for countries with engine displacement taxation. The transmission and rear axle also came from the 420 G.

Yet Lyons had once again commissioned the creation of a strikingly beautiful body with the typical double headlights, an angular, heavily chrome-plated radiator grille, and an angular rear end, the basic shape of which would endure for no less than 25 years. It is no surprise that 98,537 vehicles were sold of the first series. The Series 2 shown here proved more successful with 127,961 units, while the Series 3, which was further refined, found 77,610 buyers between 1979 and 1992. With the XJ, Jaguar created one of the most beautiful saloons of all time—one that still attracts admiring looks to this day.

Ende der 1960er-Jahre hatte Jaguar nicht weniger als drei Limousinen-Baureihen geschaffen: Da war der sportliche Mark 2 und das Top-Modell Mark X, wozwischen Sir William Lyons noch die S-Baureihe gesetzt hatte. Von allen Serien gab es zudem noch etliche Motor- und Jaguar- sowie Daimler-Varianten. Jaguar musste bei der Vielzahl der Modelle aufräumen und setzte auf eine Ein-Modell-Politik – eine riskante Entscheidung. Doch der 1968 präsentierte XJ sollte für die nächsten 25 Jahre in allen seinen Varianten für brillante Verkäufe sorgen. Dabei lieferte die XJ-Baureihe unter der eleganten Karosserie nur wenig Neuigkeiten: Die vordere Radaufhängung war lediglich überarbeitet. Für den Vortrieb sorgte der dem 420 G entlehene 4,2-Liter-Sechszylinder, dem – für Länder mit Hubraumbesteuerung – eine 2,8-Liter-Variante zur Seite gestellt wurde. Getriebe und Hinterachse stammten ebenfalls vom 420 G.

Doch Lyons hatte einmal mehr eine bestehend schöne Karosserie mit den typischen Doppelscheinwerfern und einem eckigen, stark verchromten Kühlergrill plus kantigem Heck zeichnen lassen, die in ihrer Grundform nicht weniger als 25 Jahre Bestand haben sollte. Kein Wunder, dass sich von der ersten Serie 98 527 Fahrzeuge verkaufen ließen. Erfolgreicher war dann die hier abgebildete Serie 2 mit 127 961 Exemplaren, während die weiter überarbeitete Serie 3 zwischen 1979 und 1992 immerhin 77 610 Käufer fand. Mit dem XJ schuf Jaguar zweifellos eine der schönsten Limousinen aller Zeiten, die bis heute bewundernde Blicke auf sich zieht.

Type:	Jaguar XJ 6 Series 1/2/3
Engine:	Straight six-cylinder engine
Displacement:	2,792 cm ³ / 3,442 m3 / 4,235 cm ³
Year of manufacture:	1968 – 1984
Output:	180 hp / 163 hp / 245 hp
Transmission:	Four-speed transmission / optional three-speed automatic transmission
Acceleration:	0–60 mph (100 km/h) in 11 sec. / 8.8 sec.
Top speed:	116 mph (187 km/h) / 117 mph (188 km/h) / 127 mph (204 km/h)
Quantity produced:	237,999 units (Series 1–3)

JAGUAR XJ 12 1972 – 1992







Although the American market had been calling for more displacement for some time, the legendary XK engine had reached its limit with its 4.2 liters of displacement. In addition, the Americans were used to their eight-cylinder engines. So it was fortunate that Jaguar had already designed a V12 engine for the Le Mans race, which had been earmarked for use in the XJ 13. The expensive twelve-cylinder engine with four overhead camshafts did not make it into series production; it did, however, inspire a much easier-to-produce V12 with two camshafts, which surprised Jaguar’s clientele for the first time in the E-Type Series 3 introduced in 1971. The new XJ had already been prepared in advance for the installation of the powerful 5.3-liter V12 engine—and when Jaguar then introduced the XJ 12 in 1972, Jaguar was the only large-scale manufacturer in the world to offer a prestigious twelve-cylinder engine with 253 hp and a massive 410 Nm of torque.

The clientele was enthusiastic. By the end of 1974, a V12 saloon would be available with a short and a long wheelbase—both as a Jaguar, and as a Daimler and a Vanden Plas in luxury trim versions. A coupé was also included in the lineup for a relatively short period of time from 1974 to 1977. The V12 engine was continuously updated, with fuel injection introduced starting in April 1975, and followed by the new “H.E.” cylinder head in 1981, which significantly reduced fuel consumption. With more than 80,000 units sold, the XJ 12 was a huge success both in terms of the brand’s image as well as for Jaguar’s pocketbook.

Schon lange hatte der amerikanische Markt lautstark nach mehr Hubraum verlangt – doch der legendäre XK-Motor war mit seinen 4,2 Litern an das Ende seiner Kapazität gelangt. Außerdem waren die Amerikaner ihre Achtzylinder gewohnt. Da traf es sich gut, dass Jaguar bereits für das Le Mans-Rennen einen V12-Motor entworfen hatte, der im XJ 13 zum Einsatz kommen sollte. Der aufwändige Zwölfzylinder mit vier obenliegenden Nockenwellen schaffte es zwar nicht in die Serie, doch es entstand auf dessen Basis ein deutlich leichter zu produzierender V12 mit zwei Nockenwellen, der die Jaguar-Klientel 1971 erstmals in der dritten E-Type-Serie überraschte. Man hatte den neuen XJ bereits im Vorfeld auch auf den Einbau des mächtigen 5,3-Liter-V12-Triebwerks vorbereitet – und als Jaguar dann 1972 den XJ 12 präsentierte, war Jaguar der einzige Großserien-Hersteller der Welt mit einem prestigeträchtigen Zwölfzylinder mit 253 PS und einem mächtigen Drehmoment von 410 Nm im Angebot.

Die Kundschaft war begeistert: Bis Ende 1974 gab es nun eine V12-Limousine mit kurzem und langem Radstand: als Jaguar inklusive Luxus-Ausstattungsvarianten, als Daimler und als Vanden Plas. Relativ kurz war von 1974 bis 1977 auch ein Coupé im Angebot. Der V12-Motor wurde kontinuierlich überarbeitet, so kam von April 1975 an eine Einspritzung zum Einsatz und 1981 folgte der neue „H.E.“-Zylinderkopf, der die Verbrauchswerte deutlich verringerte. Mit mehr als 80 000 verkauften Exemplaren war der XJ 12 ein großer Erfolg für das Image der Marke – und für die Erlöse.

Type:	Jaguar XJ 12
Engine:	V12 engine
Displacement:	5,343 cm³
Year of manufacture:	1972 – 1992
Output:	253 hp / H.E. 295 hp
Transmission:	Three-speed automatic transmission
Acceleration:	0–60 mph (100 km/h) in 7.4 seconds
Top speed:	140 mph (225 km/h) / 152 mph (245 km/h)
Quantity produced:	81,261 units (all models including coupé)

JAGUAR XJ-S 1975 – 1996

















Jaguar’s dazzling reputation was largely based on the XK series and its many vic-tories in major and minor races around the world. But it was clear that the great E-Type would one day come to its end—the fragile Series 1 racer had become the American-ized Series 3 sports car with the big V12 engine. With its next generation of sports cars, Jaguar no longer wanted to compete against thoroughbred sports cars. The vast majority of them found buyers in the USA, and here the aim was to succeed with twelve cylinders, plenty of torque, and luxurious comfort.

The result of these deliberations was pre-sented at the 1975 Frankfurt Motor Show (IAA) under the name XJ-S, offering pure luxury, an outstanding chassis, and an excellent drag coefficient. But the XJ-S ini-tially had a hard time competing with the iconic E-Type. It would take until the start of the Series 2 production to boost unit sales—in 1982 when the XJ-SC first appeared with removable roof sections and a retractable rear soft top along with a significantly im-proved 12-cylinder engine with 295 hp. One year later, a new 3.6-liter six-cylinder engine with 222 hp replaced the old XK engine, which later increased in displace-ment to 4 liters. And after Tom Walkinshaw won races and titles with the XJ-S starting in 1984, a 6-liter V12 also came on the scene, delivering 330 hp. The long-awaited full convertible finally appeared in 1988, along with a 4-liter six-cylinder engine—produc-tion of the XJ-S was discontinued in 1996.

Type:	Jaguar XJ-S
Engine:	V12 engine / straight six-cylinder engine
Displacement:	5,343 cm³ / 5,993 cm³ / 3,590 cm³
Year of manufacture:	1975 – 1996
Output:	295 hp / 330 hp / 225 hp
Transmission:	Five-speed transmission / three-speed / four-speed automatic transmission
Acceleration:	0–100 km/h in 6.8 sec. / 7.4 sec. / 7.2 sec.
Top speed:	150 mph (241 km/h) / 162 mph (260 km/h) / 150 mph (242 km/h)
Quantity produced:	115,414 units (all models)

Die blendende Reputation des Hauses Jaguar beruhte zu einem großen Teil auf den XK-Baureihen und den vielen Siegen bei den großen und kleineren Rennen welt-weit. Aber es war klar, dass der großartige E-Type eines Tages an sein Ende kommen würde – aus dem fragilen Serie 1-Geschoss war der amerikanisierte Serie 3-Sportwagen mit dem großen V12-Motor geworden. Mit seiner nächsten Sportwagengeneration wollte Jaguar nicht mehr gegen reinrassige Rennwagen antreten. Die große Käufer-schicht in den USA sollte mit zwölf Zylindern, viel Drehmoment und luxuriösem Komfort beglückt werden.

Das Ergebnis der Überlegungen stand 1975 auf der IAA in Frankfurt und offerierte unter der Bezeichnung XJ-S Luxus pur, ein hervor-ragendes Fahrwerk und einen hervor-ra-genden Cw-Wert. Doch der XJ-S hatte es zunächst schwer, gegen die Ikone E-Type zu bestehen – es sollte bis zum Produktionsbe-ginn der Serie 2 dauern, als 1982 der XJ-SC mit herausnehmbaren Dachteilen und einem versenkbaren hinteren Verdeck erschien, der zusammen mit dem deutlich verbesserten Zwölfzylinder mit 295 PS für höhere Stückzahlen sorgte. Ein Jahr später ersetzte ein neuer 3,6-Liter-Sechszylinder mit 222 PS den alten XK-Motor, der später auf 4 Liter Hubraum anwuchs. Und nach-dem Tom Walkinshaw mit dem XJ-S ab 1984 Rennen und Titel gewann, kam auch ein 6-Liter-V12 zum Einsatz, der mit 330 PS antrat. Und 1988 erschien dann endlich das lange erwartete Voll-Cabriolet sowie ein 4-Liter-Sechszylinder – die Produktion des XJ-S wurde 1996 eingestellt.



UNTIL NOW | BIS HEUTE



SIR WILLIAM LYONS and Sir George Harriman obviously got along well. Not a bad thing for the merger of their two companies, Jaguar and BMC, in 1966.

DIE BEIDEN SIRS William Lyons und George Harriman konnten offensichtlich gut miteinander. Keine schlechte Voraussetzung für die Fusion ihrer beider Unternehmen, Jaguar und BMC, im Jahr 1966.

JAGUAR IN THE LAST FIVE DECADES

In the 1960s, Sir William Lyons continued to expand his empire by acquiring Daimler, Guy Motors, and Coventry Climax. However, the rapid growth required cooperative ventures, and on July 11, 1966, Sir William Lyons and Sir George Harriman announced the merger of Jaguar Cars Ltd and the British Motor Corporation (BMC). BMC produced a successful model with the Mini, but the Austin and other models were niche vehicles that generated only low returns due in part to outdated production facilities. It soon became clear that the newly founded British Motor Holdings Limited (BMH), with its opaque model policy and the use of too many labels, was simply not viable; moreover, the domestic market with its strike-happy workforce was getting worse and worse. As a result, BMH was absorbed into British Leyland Motor Corporation Ltd just two years later, with Sir William Lyons remaining chairman of the board and managing director until his retirement in 1972.

In the mid-1970s, BLMC encountered financial difficulties and consequently was placed under government control. Poor workmanship, mismanagement, and a strained relationship with the unions were the reasons for the sharp decline in sales figures. During the BLMC years, however, head of development Bob Knight managed to preserve the brand's technical independence. In 1980, Sir John Egan took over at Jaguar and was able to deliver a sustained increase in sales figures with better quality.

Founded in 1982, the Austin Rover Group (ARG) continued to operate most of British Leyland's brands, while Jaguar and Daimler were bundled into Jaguar Car Holdings until they could be separated from the parent company by means of a share issue in August 1984. At the end of 1989, Jaguar was taken over by the U.S. Ford Motor Company, which modernized the portfolio with a substantial injection of capital. Ford then founded the Premier Automotive Group with the Jaguar, Aston Martin, Lincoln, Volvo, and Land Rover brands. The group was subsequently dissolved in 2007, after which India-based Tata Motors acquired Jaguar and Land Rover; the deal also included the naming rights to Daimler, Lanchester, and Rover.



FROM TODAY'S PERSPECTIVE, the impression of this advertising photo from 1976 is somewhat strange. The XJ-S, however, is a timeless beauty.

DIE ANMUTUNG DIESER WERBEAUFNAHME aus dem Jahr 1976 ist aus heutiger Sicht etwas befremdlich. Der XJ-S ist aber von zeitloser Schönheit.

JAGUAR IN DEN VERGANGENEN FÜNF JAHRZEHTEN

In den 1960er-Jahren hatte Sir William Lyons sein Imperium weiter vergrößert – so übernahm er Daimler, Guy und Coventry Climax. Das starke Wachstum erforderte jedoch Kooperationen, und so gaben Sir William Lyons und Sir George Harriman am 11. Juli 1966 die Fusion von Jaguar Cars Ltd und der British Motor Corporation (BMC) bekannt. BMC produzierte mit dem Mini ein Erfolgsmodell, doch Austin und die anderen Modelle waren Nischen-Fahrzeuge, die – auch wegen veralteter Produktionsanlagen – nur geringe Renditen erwirtschafteten. Rasch erkannte man, dass die neu gegründete British Motor Holdings Limited (BMH) mit ihrer undurchsichtigen Modellpolitik und zu vielen Labels nicht überlebensfähig war – zudem war der Binnenmarkt mit einer streikfreudigen Arbeiterschaft zusehends geschwächt. Deshalb ging die BMH nur zwei Jahre später in der British Leyland Motor Corporation Ltd (BLMC) auf, bei der Sir William Lyons bis 1972 Aufsichtsratsvorsitzender und Geschäftsführer blieb.

Mitte der 1970er-Jahre geriet BLMC in finanzielle Schwierigkeiten und wurde deshalb unter staatliche Kontrolle gestellt. Schlechte Verarbeitung, Missmanagement und ein belastetes Verhältnis zu den Gewerkschaften waren

der Grund für die stark rückläufigen Absatzzahlen. Entwicklungs-Chef Bob Knight hatte es während der BLMC-Jahre jedoch verstanden, die technische Eigenständigkeit der Marke zu bewahren. 1980 übernahm Sir John Egan die Leitung bei Jaguar, der die Absatzzahlen mit besserer Qualität nachhaltig steigern konnte.

Die 1982 gegründete Austin Rover Group (ARG) führte die meisten Marken von British Leyland weiter, während Jaguar und Daimler in der Jaguar Car Holdings gebündelt wurden, bis sie mittels einer Aktienemission im August 1984 vom Mutterunternehmen abgetrennt werden konnten. Ende 1989 wurde Jaguar von der amerikanischen Ford Motor Company übernommen, die das Portfolio mit hohem Kapitaleinsatz modernisierte. Ford gründete dann die Premier Automotive Group mit den Marken Jaguar, Aston Martin, Lincoln, Volvo und Land Rover, die 2007 aufgelöst wurde. Die indische Tata-Gruppe erwarb daraufhin Jaguar und Land Rover, in dem Deal waren auch die Namensrechte an Daimler, Lanchester und Rover enthalten.



***IF ANY EVIDENCE** were needed of the close connection between the British royal family and Jaguar: In 2016, this Jaguar F-Type was present at Windsor Castle at the 90th birthday celebrations for Queen Elizabeth.*

***WENN ES EINES BEWEISES** der engen Verbindung zwischen britischem Königshaus und Jaguar bedurft hätte: Bei den Feierlichkeiten zum 90. Geburtstag von Queen Elizabeth 2016 auf Windsor Castle war auch dieser Jaguar F-Type zugegen.*



***SPECTACULAR STAGING** for the Jaguar generation of the 2010s: The F-Type R Coupé in a race with an L-39 jet (opposite page) and an XF in a daring high wire act in London.*

***SPEKTAKULÄRE INSZENIERUNGEN** für die Jaguar-Generation der 2010er-Jahre: Das F-Type R Coupé im Wettrennen mit einem L-39 Jet (linke Seite) und ein XF bei einem gewagten Hochseilakt in London.*



JAGUAR ENTERED THE SUV SEGMENT with the F-Pace, shown here as part of a loop-the-loop attraction in Frankfurt in 2015. It was recognized as the World Car of the Year in 2017.

MIT DEM F-PACE, hier als Looping-Attraktion 2015 in Frankfurt, stieg Jaguar ins SUV-Business ein. Er wurde 2017 als World Car of the Year ausgezeichnet.

DRAMATIC SETTING: under a cloudy sky, the Jaguar F-Pace and E-Pace in front of an Antonov AN-24.

DRAMATISCHES SETTING: Jaguar F-Pace und E-Pace unter Wolken vor einer Antonov AN-24.

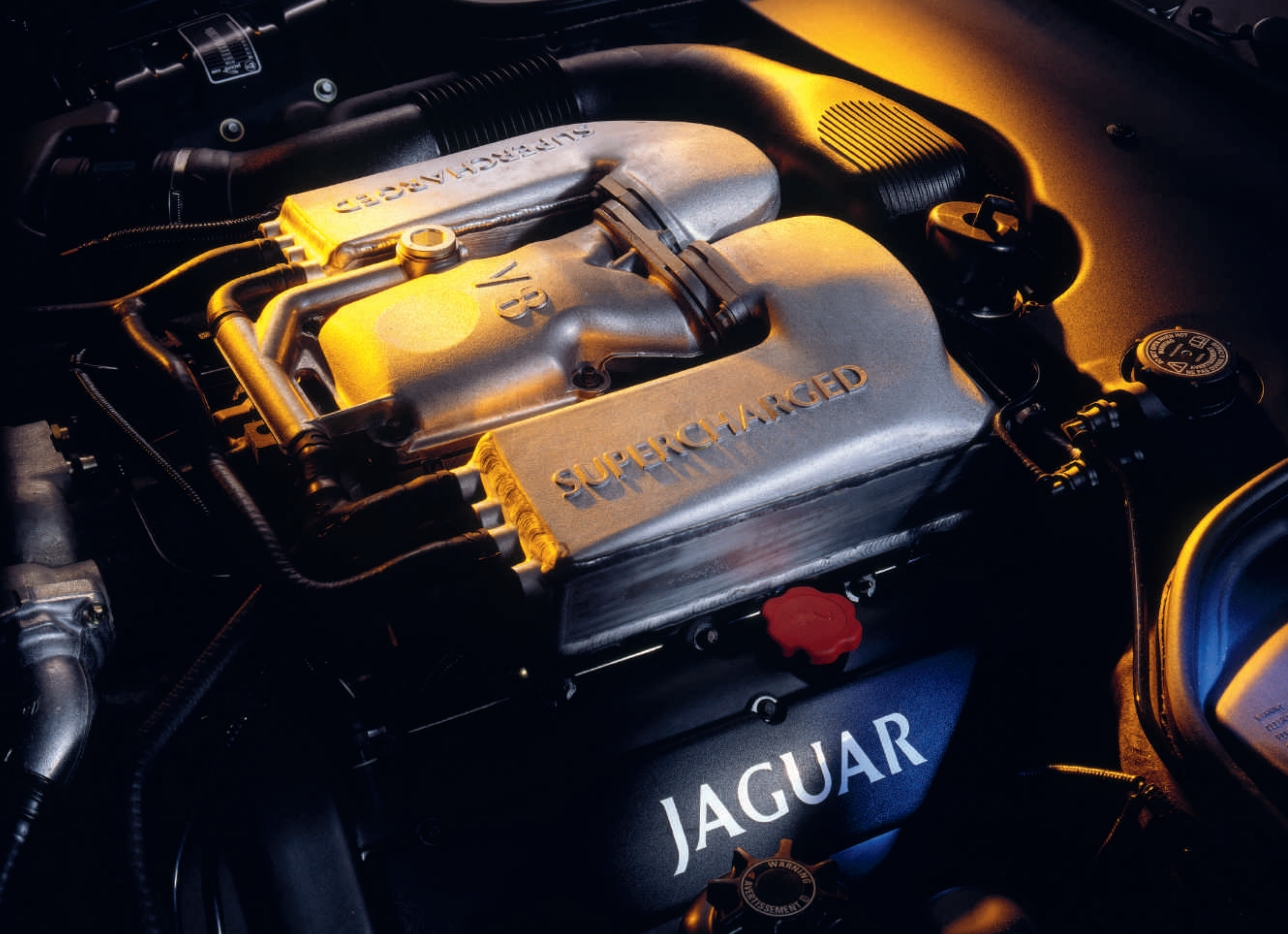


JAGUAR LAUNCHES INTO the future with its first fully electric vehicle, the I-Pace. The photo shows the unveiling of the concept at the LA Auto Show in 2016. Series production started in 2018.

MIT SEINEM ERSTEN vollelektrischen Fahrzeug, dem I-Pace, startet Jaguar in die Zukunft. Auf dem Bild ist die Vorstellung der Studie auf der LA Auto Show 2016 zu sehen. Die Serienfertigung startete 2018.

JAGUAR XJR 2003 – 2009









In March 2003, Jaguar once again presented an XJ saloon that rounded out the top end of its model range. Now owned by the Ford Motor Company, Jaguar had more financial and technical resources than ever at its disposal. As a result, the luxury saloon, code-named X 350, emerged as an elegant creation with more interior and trunk space than ever—plus the new XJ had an aluminum body, air suspension, upgraded CATS shock absorbers, adaptive cruise control, multimedia, voice control, and even included a heated steering wheel.

The engine lineup began with a 2.7-liter V6 engine with 204 hp, which was followed by V8 engines with 3.0-, 3.5-, and 4.2-liter displacements. The top model, however, was the XJR, whose eight-cylinder engine owed its impressive 395 hp and 553 Nm of torque

to a supercharger. Despite its curb weight of 1,625 kilograms, the XJR could be driven like a sports car. The chassis engineers had done good work and also equipped it with ventilated disc brakes. It is interesting to note that orders were placed for 7,316 short-wheelbase models of the XJR compared to only 1,277 long-wheelbase models—the owners clearly wanted to sit at the wheel themselves in this four-door sports car.

Im März des Jahres 2003 präsentierte Jaguar erneut eine XJ-Limousine, die das Modellprogramm nach oben abrundete. Mittlerweile im Besitz der Ford Motor Company, standen Jaguar mehr finanzielle und technische Ressourcen denn je zur Verfügung, und so geriet die mit der Code-Bezeichnung X 350 entwickelte Luxus-Limousine zu einem eleganten Geschöpf, das mehr Innen- und Kofferraum besaß als alle Modelle zuvor. Dazu hatte der neue XJ eine Aluminium-Karosserie, eine Luftfederung, weiterentwickelte CATS-Stoßdämpfer, einen adaptiven Tempomat, Multimedia, Sprachsteuerung und nun war sogar ein beheizbares Lenkrad im Angebot.

Die Motorisierung begann mit einem 2,7-Liter-V6-Motor mit 204 PS Leistung,

dem V8-Triebwerke mit 3,0-, 3,5- und 4,2-Liter Hubraum zur Seite standen. Das Top-Modell war jedoch der XJR, dessen Achtzylinder seine beeindruckenden 395 PS und 553 Nm Drehmoment einem Kompressor verdankte. Trotz des Leergewichts von 1625 Kilogramm ließ sich der XJR wie ein Sportwagen fahren, die Fahrwerksingenieure hatten gute Arbeit geleistet und dazu auch innenbelüftete Scheibenbremsen spendiert. Interessant ist, dass von dem XJR 7 316 Exemplare mit kurzem Radstand und nur 1 277 mit langem Radstand geordert wurden – in diesem viertürigen Sportwagen wollten die Besitzer offensichtlich selbst am Volant sitzen.

Type:	Jaguar XJR
Engine:	V8 engine with supercharger
Displacement:	4,196 cm³
Year of manufacture:	2003–2009
Output:	395 hp
Transmission:	Six-speed automatic (ZF)
Acceleration:	0–60 (100 km/h) in 5.1 seconds
Top speed:	155 mph (250 km/h) (electronically limited)
Quantity produced:	8,593 units (SWB + LWB)

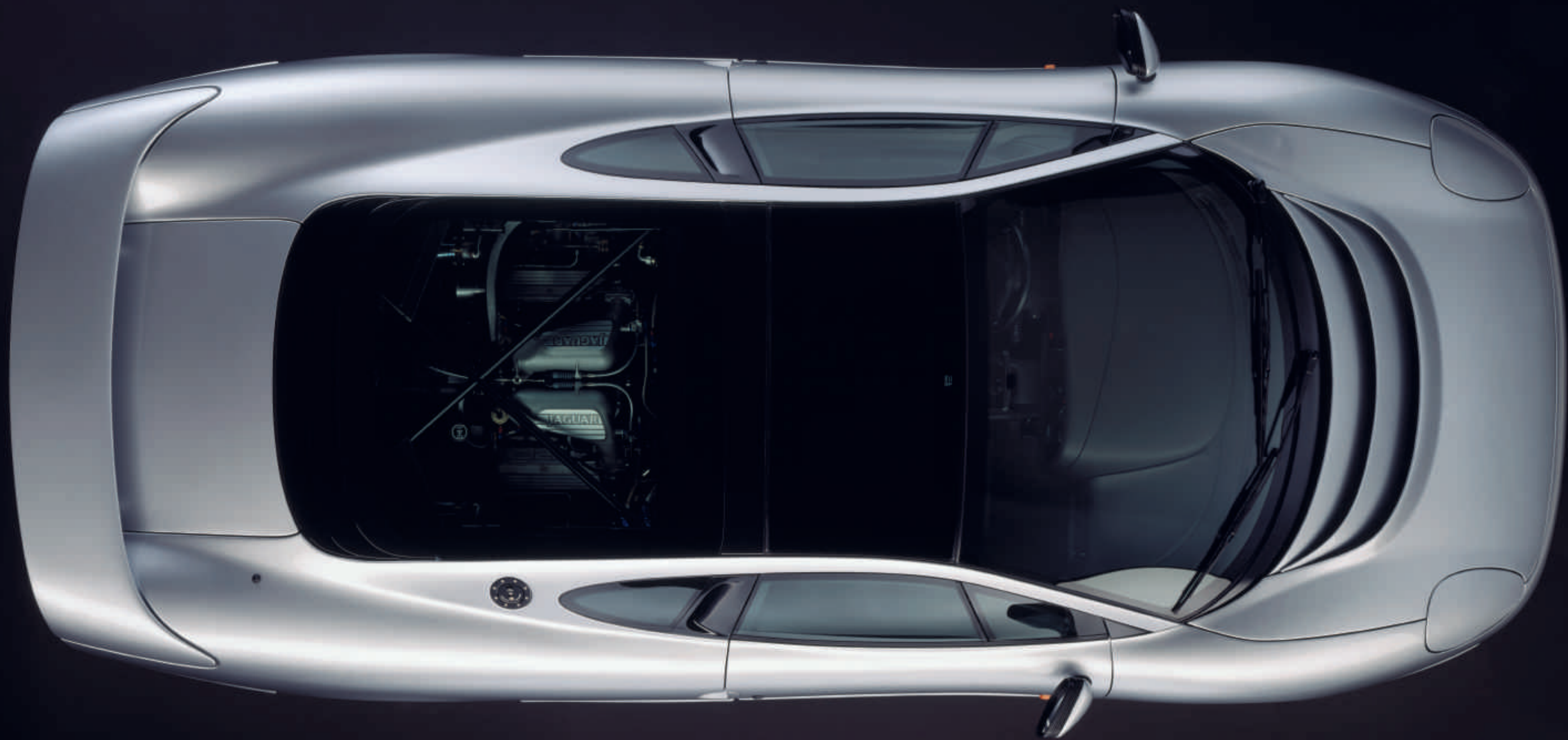


JAGUAR XJ220

1992 – 1994













In the mid-1980s, Porsche had started building supercars with the 959 and Ferrari with the F 40. So it was no surprise that Jaguar chief engineer Jim Randle formed the “Saturday Club,” in which interested employees began to think about developing a comparable super-Jaguar. The idea was to build a technical masterpiece that could reach 220 mph (i.e. 354 km/h)—hence the first name XK220. Development began in 1984, with two engineers working on the designs. The decision was made to go with the proven 6.3-liter V12 engine, which would bring its 510 hp to the road with all-wheel drive.

Jaguar boss John Egan was not overly enthusiastic about the project, but that did not stop Jim Randle from continuing to develop the car in secret. When Egan first saw the finished coupé, now renamed the XJ220, on October 10, 1988, he spontaneously decided to show the car at the British Motor Show six days later—and the sales contracts came pouring in. In order to mass produce the car, however, the V12 engine had to make way for a 3.5-liter twin-turbocharged V6 engine, also with 542 hp, and the all-wheel drive was also dropped. 350 vehicles were to be built at a price of 450,000 pounds—but in the end only 275 XJ220s were built thanks to the arrival of a financial recession and the fact that quite a few buyers insisted on the V12 engine and didn’t want to shell out a million for a six-cylinder.

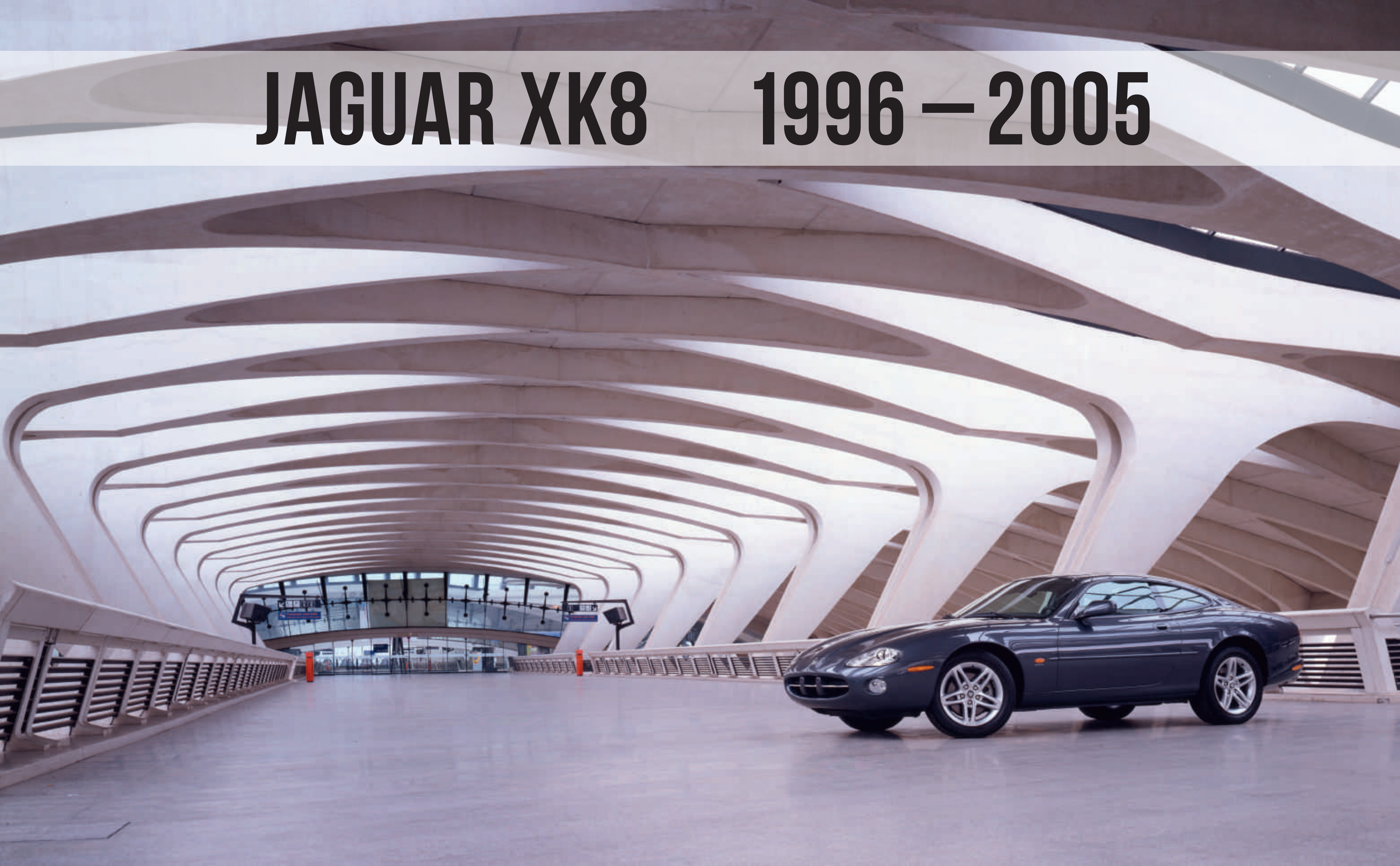
Mit dem Porsche 959 und dem Ferrari F 40 waren Mitte der 1980er-Jahre die ersten Super-Cars geschaffen worden. Da wundert es nicht weiter, dass um den Jaguar Chefingenieur Jim Randle der „Saturday Club“ entstand, in dem interessierte Mitarbeiter darüber nachdachten, einen vergleichbaren Super-Jaguar zu entwickeln. Das Ziel war, ein technisches Highlight zu bauen, das 220 mph (also 354 km/h) erreichte, woher sein erster Name XK220 stammt. Man begann 1984 mit der Entwicklung, zwei Designer arbeiteten an den Formen und für den Vortrieb wurde der bewährte 6,3-Liter-V12-Motor bestimmt, der seine 510 PS mit einem Allradantrieb auf die Straße bringen sollte.

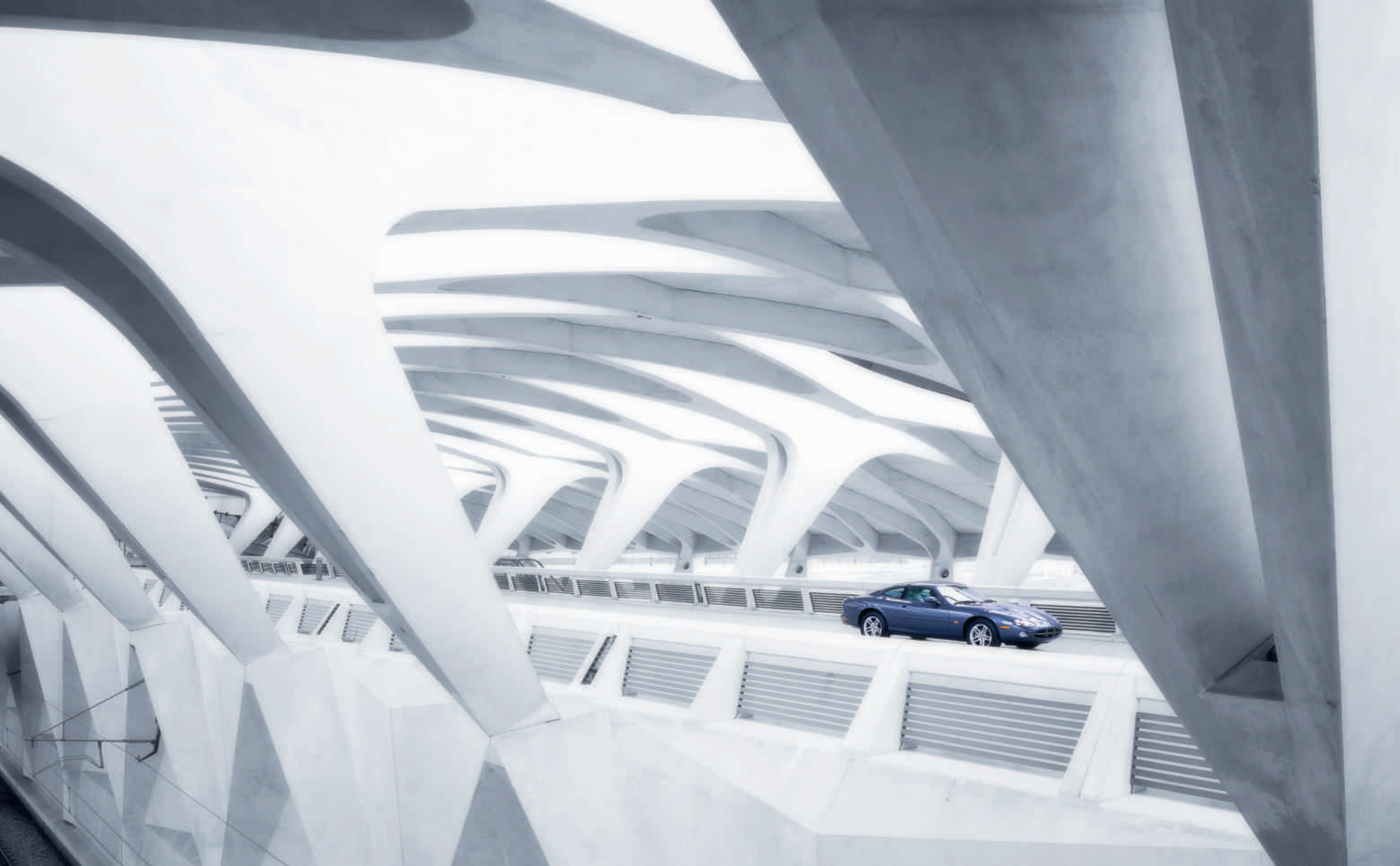
Jaguar-Chef John Egan war von dem Projekt nicht begeistert, was Jim Randle jedoch nicht davon abhielt, den Wagen im Geheimen weiterzuentwickeln. Als Egan schließlich am 10. Oktober 1988 das mittlerweile auf XJ220 umgetaufte, fertiggestellte Coupé zum ersten Mal sah, beschloss er spontan, den Wagen sechs Tage später auf der British Motor Show zu zeigen – die Kaufverträge kamen in Massen. Um die Flunder in Serie fertigen zu können, musste der V12-Motor jedoch einem 3,5-Liter-Biturbo-V6-Motor mit ebenfalls 542 PS weichen und auf den Allradantrieb wurde ebenfalls verzichtet. Eigentlich waren 350 Fahrzeuge zum Preis von 450 000 Pfund geplant – doch letztlich entstanden nur 275 XJ220, da durch eine finanzielle Rezession, die zu der Zeit aufkam, etliche Käufer auf dem V12-Motor bestanden und keine Million für einen Sechszylinder ausgeben wollten.

Type:	Jaguar XJ220
Engine:	Twin-turbocharged V6 engine
Displacement:	3,498 cm³
Year of manufacture:	1992–1994
Output:	542 hp
Transmission:	Five-speed transmission
Acceleration:	0–60 mph (100 km/h) in 3.8 seconds
Top speed:	213 mph (342 km/h)
Quantity produced:	275 units (+ 10 pre-production vehicles)



JAGUAR XK8 1996 – 2005





In the wake of the style-defining XK models up to the E-Type, Jaguar had focused on luxury and comfort with the XJ-S—the XJ220 was only a brief episode. It was clear that they would stay on this path with the successor XK8, even though the XK8’s elegant lines were more reminiscent of a 1990s E-Type when it was unveiled at the Geneva Motor Show in March 1996. From the very beginning, the XK8 was available as a coupé and as a convertible—and immediately won over customers with its looks and performance. In the first few months after its premiere, the XK8 turned out to be the best-selling sports car in Jaguar history.

A 4-liter V8 engine with four-valve technology, which delivered 284 hp, provided the propulsion. Starting in 1998, those who wanted more power could order the XKR, in which a supercharger boosted the 4-liter engine to 363 hp—but this did not change the top speed, which was electronically limited to 155 mph (250 km/h) for both versions. When accelerating from 0 to 60 mph (100 km/h), however, the time dropped from 6.7 to 5.4 seconds. In the summer of 2002, the V8 engine grew to 4.2 liters, and the horsepower increased accordingly. The XK8 and XKR, of which 90,064 were built (50,048 of which were shipped to the USA), were beautiful and reliable cars, some of which are known to have mileage that exceeded 500,000 kilometers.

Nach den stilbildenden XK-Modellen bis hin zum E-Type hatte Jaguar mit dem XJ-S auf Luxus und Komfort gesetzt – der XJ220 war nur eine kurze Episode gewesen – und es war klar, dass man mit dem Nachfolger XK8 auf diesem Pfad bleiben würde. Obwohl der XK8, der im März 1996 auf dem Genfer Salon präsentiert wurde, mit seiner eleganten Form eher an einen E-Type der 1990er-Jahre erinnerte. Der XK8 war von Anfang an als Coupé und als Cabriolet verfügbar und überzeugte die Kunden auf Anhieb durch Form und Leistung. So entpuppte sich der XK8 in den ersten Monaten nach der Premiere als bestverkaufter Sportwagen der Jaguar-Geschichte.

Für den Vortrieb sorgte ein 4-Liter-Achtzylinder in V-Form mit Vierventil-Technik, der 284 PS leistete. Wer mehr Leistung haben wollte, konnte von 1998 an den XKR bestellen, bei dem ein Kompressor dem 4-Liter-Triebwerk zu 363 PS verhalf, was jedoch nichts an der elektronisch auf 250 km/h limitierten Höchstgeschwindigkeit für beide Varianten änderte. Nur bei der Beschleunigung von 0 auf 100 km/h sank die Zeit von 6,7 auf 5,4 Sekunden. Im Sommer 2002 wuchs der V8-Motor auf 4,2 Liter, entsprechend steigerten sich die PS-Zahlen. Der XK8 und XKR, von dem 90 064 Exemplare gebaut wurden (50 048 davon gingen in die USA), war nicht nur ein schöner, sondern auch ein zuverlässiger Wagen, von dem Exemplare mit mehr als 500 000 Kilometer Laufleistung existieren.

Type:	Jaguar XK8 / XKR
Engine:	V8 engine / XKR with supercharger
Displacement:	3,996 cm³ / starting in 2002: 4,196 cm³
Year of manufacture:	1996-2005
Output:	XK8: 284 hp / 298 hp – XKR: 363 hp / 396 hp
Transmission:	4 liter: five-speed automatic / 4.2 liter: six-speed automatic
Acceleration:	0-60 mph (100 km/h) in 6.7 sec. / 5.4 sec.
Top speed:	155 mph (250 km/h) (electronically limited)
Quantity produced:	90,064 units (XK8 and XKR)



PROMOTION | WERBUNG

If you set out to find the perfect advertising slogan, sooner or later you would come across Jaguar's "Grace, Space and Pace." This 1950s slogan is so utterly concise and catchy that it has the makings of an earworm without being a song.

And yet it's more than that. Grace, Space and Pace also perfectly and pointedly sums up what Jaguar stands for. In addition to Britishness, these are precisely the qualities that you would generally associate with the brand: namely, a nonchalant, unobtrusive luxury. A grace and elegance whose attribute "sophisticated" is difficult to translate into German in all its facets, somewhere between subtle, cultivated, and classy. And a sportiness that sets Jaguar apart from many other brands in the luxury segment.

The means and media change, but the core message remains the same when you watch the 2014 commercial "The Art of Villainy." In it, we see Tom Hiddleston sitting behind the steering wheel of an F-Type. Lines from Shakespeare's Richard II are audible, in which England is lauded as "this sceptered isle." Then Hiddleston, "Best Villain 2013," explains why Brits are so well-suited to the role of movie villains. This requires certain qualities that apply to both British actors and Jaguar vehicles alike, including attention to detail and a distinct sound. In that moment, the motor of the F-Type R Coupé roars. Fantastic staging. A remarkable commercial of about two and a half minutes in length.

The ads from different eras on these pages show that Jaguar has clearly always had a good feel for distinctive marketing. There is no room for British understatement when it says "Nobody's Pussycat" or "Above all, it's a Jaguar." Instead, they all have a wealth of verve and wit that perfectly suits the most British of all car brands.

Wenn man sich auf die Suche nach dem perfekten Werbeslogan begeben würde, käme man früher oder später bei Jaguars „Grace, Space and Pace“ aus. Dieser Claim aus den 1950er-Jahren ist so etwas von prägnant und eingängig, dass er das Zeug zum Ohrwurm hat, ohne ein Song zu sein.

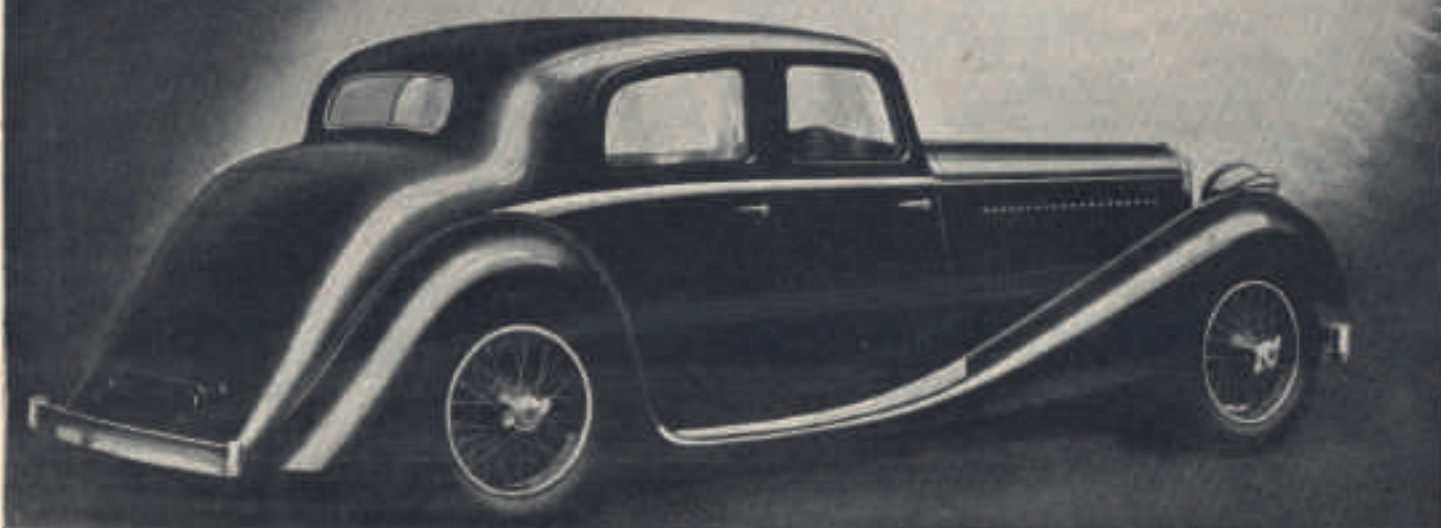
Doch nicht nur das. Grace, Space and Pace bringt auch perfekt und pointiert auf den Punkt, wofür Jaguar steht. Das sind neben der Britishness eben solche Eigenschaften, die man gemeinhin damit assoziieren würde: Ein nonchalanter, unaufdringlicher Luxus. Eine Anmut und Eleganz, deren Attribut „sophisticated“ nur schwer in allen Facetten ins Deutsche zu übersetzen ist, irgendwo zwischen feinsinnig, kultiviert und niveauvoll. Und eine Sportlichkeit, die Jaguar von manch anderen Marken aus dem Luxussegment abhebt.

Die Mittel und Medien ändern sich, aber die Kernaussage bleibt gleich, wenn man sich den Werbespot „The Art of Villainy“ von 2014 anschaut. Darin sehen wir Tom Hiddleston am Steuer eines F-Type. Es sind Zeilen aus Shakespeares Richard II zu hören, in denen England als „this sceptered isle“ gepriesen wird. Dann erklärt Hiddleston, seines Zeichens „Bester Bösewicht 2013“, warum Briten sich so gut für die Rolle des Filmschurken eignen. Dafür bedürfe es eben bestimmter Eigenschaften, die gleichermaßen auf britische Schauspieler wie auf Fahrzeuge von Jaguar zutreffen, neben Detailgenauigkeit („attention to detail“) auch ein ganz eigener Klang („distinct sound“). In dem Moment heult der Motor des F-Type R Coupé auf. Eine großartige Inszenierung. Ein bemerkenswerter Werbespot von etwa zweieinhalb Minuten Länge.

Die Werbungen auf diesen Seiten aus verschiedenen Epochen zeigen, dass man bei Jaguar offensichtlich immer ein gutes Gespür für markantes Marketing hatte. Britisches Understatement hat da eher keinen Platz, wenn es heißt „Nobody's Pussycat“ oder „Above all, it's a Jaguar“. Dafür haben alle reichlich Verve und Witz, die perfekt zur britischsten aller Automarken passen.



Leave today
behind in the
car of
tomorrow...



SWIFT as the wind, silent as a shadow... come these brilliant new 1936 SS Jaguar models.

Here are but a few outstanding features of the 2½ litre models: New O.H.V. engine develops over 100 h.p. yet is smooth as silk • Walking pace to 90 m.p.h. in top gear with full four-door saloon body • Super-powerful Girling brakes • Burman Douglas steering, light, positive, accurate to a hair at all speeds • Steering wheel adjustable for height and rake • Four-speed synchromesh gear box—finger tip operated • Twin down-draught carburettors • Terrific acceleration—0 to 60 m.p.h. in less than 14 seconds (12 seconds in open sports • 100' model).

Truly, here is the car of tomorrow... yet the price is only £385 for a four-door saloon of surpassing beauty. Where else, today, can you get a car to compare with the new SS Jaguar at anything like the price... or at any price? Take the first opportunity of seeing these brilliant SS cars. In the meantime write for literature to—Publicity Department,

SS CARS LTD., HOLBROOK LANE, COVENTRY.

London Showrooms: Harrop, Overend & Peck, Piccadilly, W.1.



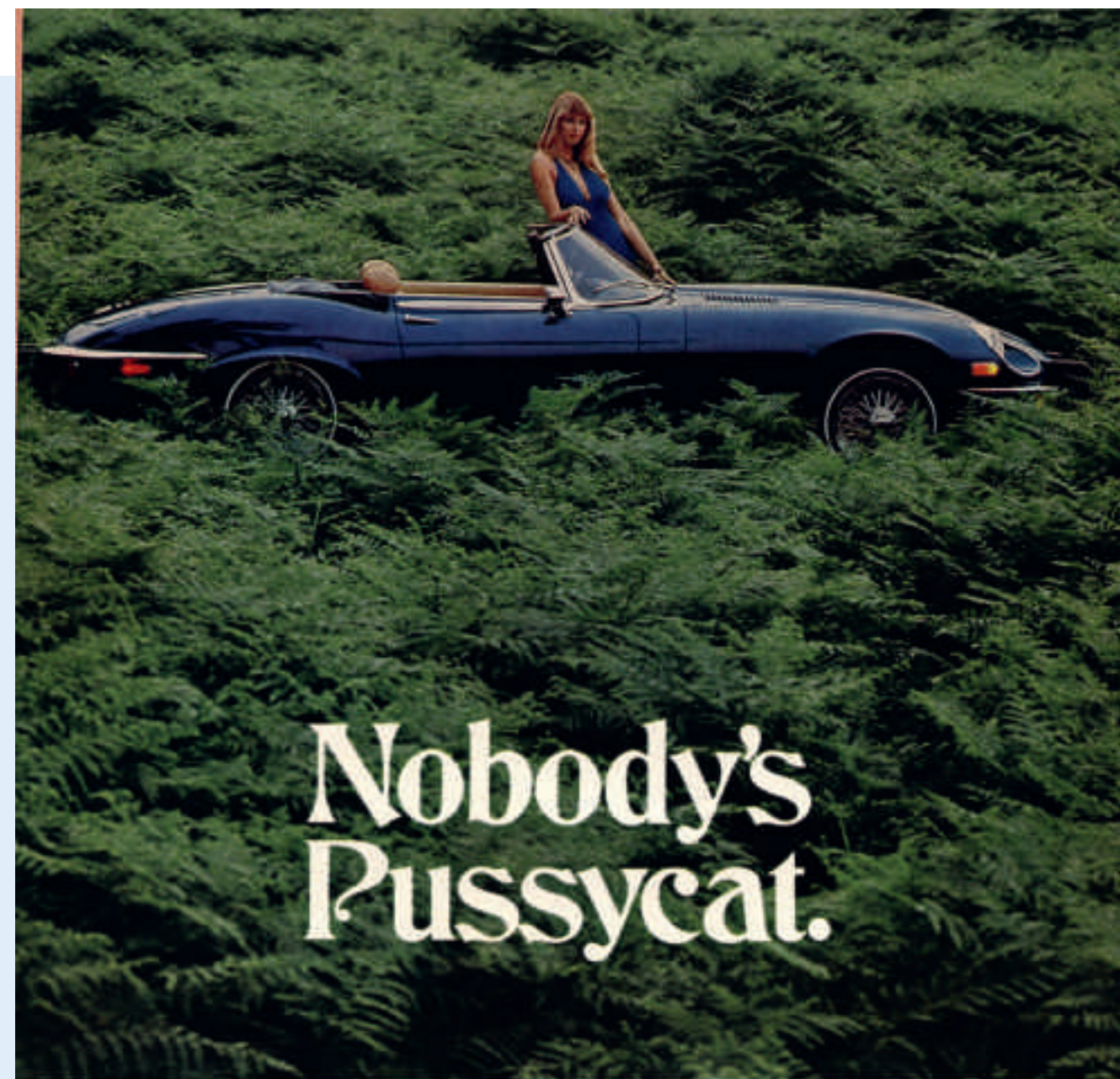
JAGUAR MODELS & PRICES

The 2½ litre O.H.V. SS Jaguar Four-door Saloon, 20 h.p. (Tax £35). Price £385.
The 2½ litre O.H.V. SS Jaguar 4-cylinder Sports Tourer, 20 h.p. (Tax £35). Price £375.
The 2½ litre S.V. SS Jaguar Four-door Saloon, 12 h.p. (Tax £10). Price £285.
The 2½ litre SS Jaguar "220" Competition model, Special 12-cylinder O.H.V. engine, 20 h.p. (Tax £15). Price £395.

SS & SS II MODELS

The SS 2, Two-door Saloon. Price (16 h.p.) £190. (10 h.p.) £185.
The SS 1, Airline Saloon. Price (16 h.p.) £345. (10 h.p.) £320.
The SS 1½, Two-door Saloon. Price (10 h.p.) £255. (12 h.p.) £240.

THE NEW SS JAGUAR



Nobody's
Pussycat.

Of all the sports cars available to you, this is the one—the ultimate cat.

Because it offers what the others can't offer: the Jaguar V-12 engine.

And that changes the discussion from what a sports car can do to how well it can do it.

That's what the Jaguar E-type V-12 is all about. How well it glides from zero to fifty. How well it accelerates out of a pack and into the clear. Even how well it behaves in downtown traffic at quitting time before a holiday weekend.

In a word, the Jaguar V-12 is smooth. It's smooth going up the scale from zero and it's smooth going from cruising speed to passing speed. It's even

smooth waiting for the light to change.

Because, from an engineering viewpoint, the Jaguar V-12 is in perfect balance. Since its 5.3 litres of capacity are divided by twelve—not eight or six—the forces are spread more evenly over the crankshaft by delivering smaller but more frequent pulses of power.

What is the effect like? Well, it's something like a turbine. And it's something like an express elevator. But it's not exactly like anything else. That's why you have to drive a Jaguar E-type V-12 before you decide on anybody else's sports car.

Since it is a Jaguar, it has independent front and rear suspension with "anti-diver" control. Power-assisted rack

and pinion steering. Power-assisted disc brakes on all four wheels—ventilated in the front. A four-speed manual is standard, an automatic is optional.

So see the Jaguar E-type V-12. It's the only production V-12 sports car in town. And that makes it second to none.

For your dealer's name and for information about overseas delivery, call (800) 447-4700. In Illinois, call (800) 322-4400. Calls are toll free.

BRITISH LEXLAND MOTORS INC., LEONIA, N. J. 07033

Jaguar



ALL-NEW JAGUAR F-PACE
**ABOVE ALL,
IT'S A JAGUAR.**



Welcome to Jaguar as you've never seen it before. Now you can enjoy the dramatic drive and beauty Jaguar is renowned for, with added practicality.

Inspired by F-TYPE, its powerful, muscular looks give the All-New F-PACE a head-turning road presence. And it delivers the connected steering feel and sharp, responsive handling of a sports car too, thanks to its aluminium double wishbone front and Integral Link rear suspension.

A master of sporting performance and everyday practicality, F-PACE raises the game.

jaguar.co.uk

THE ART OF PERFORMANCE

Official fuel consumption for the All-New Jaguar F-PACE range in mpg (l/100km): Urban 23.2-49.6 (12.2-5.7); Extra Urban 39.8-62.8 (7.1-4.5); Combined 31.7-57.7 (8.9-4.9). CO₂ Emissions 209-129 (g/km). Official EU Test Figures. For comparison purposes only. Real world figures may differ.

The Jaguar logo, featuring a leaping cat silhouette above the word "JAGUAR" in a serif font.

A rear view of a silver Jaguar F-Type driving on a road. The car's license plate is "545 VCC".

**SO ALIVE,
SO CORRUPTING.**

Once you have power, it's hard to let go. Something you'll find with the new F-TYPE R Coupé and its 550PS V8 engine. Supercharged yet super-quiet, it's as if the road itself is under your control. Feel the ultimate power at your fingertips.

SEARCH 'GOOD TO BE BAD'

HOW ALIVE ARE YOU?

Official fuel economy figures for the Jaguar F-TYPE Coupé range in mpg (l/100km): Urban 17.8-22.4 (15.9-12.4); Extra Urban 24.9-31.1 (11.7-9.0); Combined 20.5-25.1 (13.1-8.3). CO₂ Emissions 209-205 g/km. The figures provided may differ from that achieved in such tests and these figures are for comparative purposes only.

BEHIND THE SCENES



You might say that Staud Studios and Jaguar are a “perfect match.” They are a perfect match because they carry the weight of true heritage—with tradition and know-how that sets them apart from newcomers. Staud Studios draws upon the rich experience gained from more than four decades of high-quality automotive photography. For its part, Jaguar can point to a portfolio that drives automotive aficionados into raptures. This is what makes an E-Type a true type and lends glamour and authority to the brand.

Both, however, must also face up to the changing times. One case in point is the transition from analog to digital photography, which was just a precursor of the even larger paradigm shift under the catchword digitalization. On the other hand, the automotive industry is experiencing major changes and is on the threshold of a new era, which may or may not be defined by the use of electric drive systems.

Staud Studios, now part of the S4 Capital Group, is rising to these challenges. By continuously expanding their range of services and offering comprehensive solutions for automotive communication, they are becoming a creative powerhouse. Nevertheless, photography is and will remain an important mainstay.

There is scarcely anyone who can give better information about the eventful history of automotive photography under the Staud label than Uwe Kristandt. Today he operates under the banner of lead photography, but even more importantly, he has been at it for over 30 years. If you counted up all the vehicles he’s already had in front of his lens, it would send automobile fans into a state of ecstasy.

But despite the automotive sensory overload, Kristandt has not become jaded; instead, he has retained a passion for his subjects, which he shares with René Staud and which is probably also part of his recipe for success. To this day, he examines vehicles to be photographed with a childlike enthusiasm before the work begins.

Die Staud Studios und Jaguar sind, so könnte man sagen, ein „perfect match“. Sie passen insofern perfekt zusammen, als sie mit dem großen Pfund echter Heritage wuchern können. Mit Tradition und Know-how, die sie von Newcomern absetzen. So stützen sich die Staud Studios auf die satte Erfahrung von über vier Jahrzehnten hochwertiger Automobilfotografie. Jaguar kann seinerseits auf ein Portfolio verweisen, das Automobilkenner ins Schwelgen bringt. So ist eben ein E-Type ein echter Typ und verleiht der Marke Glanz und Autorität.

Doch beide müssen sich auch dem Wandel der Zeit stellen. Hier die Umstellung von analoger auf digitale Fotografie, die aber nur ein Vorbote des noch viel größeren Paradigmenwechsels unter dem Stichwort Digitalisierung war. Dort eine Automobilbranche im Umbruch und an der Schwelle zu einer neuen Zeit, die vielleicht, aber vielleicht auch nicht vom Elektroantrieb bestimmt wird.

Die Staud Studios, mittlerweile Teil der S4-Capital-Gruppe, stellen sich diesen Herausforderungen. Sie weiten ihr Leistungsspektrum kontinuierlich aus und bieten ganzheitliche Lösungen für die Automobilkommunikation an, werden zum kreativen Powerhouse. Doch die Fotografie ist und bleibt ein wichtiges Standbein.

Kaum einer kann über die bewegte Historie der Automobilfotografie unter dem Label Staud besser Auskunft geben als Uwe Kristandt. Heute firmiert er unter Lead Photography, aber vor allem ist er schon über 30 Jahre dabei. Zählte man die Fahrzeuge auf, die er schon vor der Linse hatte, würde man Automobilfans in echte Ekstase versetzen.

Doch trotz der automotiven Reizüberflutung ist Kristandt nicht abgestumpft, sondern hat sich eine Passion für seine Motive erhalten, die er mit René Staud teilt und die wohl auch Teil des Erfolgsrezepts ist. Noch heute werden zu fotografierende Fahrzeuge mit einer kindlichen Begeisterung begutachtet, bevor es an die Arbeit geht.



Magicflash
BY THE BYE STAND





And despite all the technical advances, the work is essentially characterized by continuity, explains Kristandt: "The lighting and illumination, and the staging of the vehicles has really not changed that much." A good picture is and remains a good picture, regardless of whether it is analog or digital.

Digitalization certainly offers previously undreamed-of possibilities, especially with regard to image processing. But at Staud Studios, these tools are used in moderation and with a sense of proportion. According to Kristandt, the goal with classic automobiles in particular is to make the photographs "as authentic as possible." A Jaguar E-Type in yellow, as seen in this book starting on page 162/163, requires no technical tricks; ideally, it should be "left as it is."

It goes without saying, however, that Staud, Kristandt, and their team are no strangers to technical refinements. The picture on pages 10/11 provides an impressive example from pre-digital times. In a highly complicated process, the image had to be exposed twice to ensure that both the vehicle in the foreground as well as the one in the background were in focus. First the one half was photographed, and then the other half with the second vehicle. The result was worth the effort in any case.

In preparing for the shoots, the studio staff also sometimes proved to be artistic multit talents. For the shots of the XJ220 starting on page 236, huge lengths of fabric were painted and draped to create a special play of light and shadow.

It's a different story with the outdoor shots. In Kristandt's opinion, these are "simpler" as far as the actual photography is concerned. Here, the location and the car create their own effect. There is not so much need for staging accessories, and it is often possible

Und diese ist bei allen technischen Fortschritten im Kern von Kontinuität geprägt, erklärt Kristandt: „Das Aus- und Beleuchten, das Inszenieren der Fahrzeuge hat sich gar nicht so stark verändert.“ Ein gutes Bild ist und bleibt ein gutes Bild, egal ob es analog oder digital entstanden ist.

Mit Sicherheit bietet die Digitalisierung insbesondere mit Blick auf die Bildbearbeitung zuvor ungeahnte Möglichkeiten. Doch in den Staud Studios setzt man diese Mittel in Maßen und mit Augenmaß ein. Gerade bei den klassischen Automobilen ist es das Ziel, so Kristandt, die Aufnahmen „möglichst authentisch“ zu machen. Ein Jaguar E-Type in Gelb, wie er in diesem Band ab Seite 162/163 zu sehen ist, bedarf keiner technischer Tricks, den müsse man im Idealfall „so lassen wie er ist“.

Doch natürlich sind Staud, Kristandt und ihrem Team technische Feinheiten nicht fremd. Ein beeindruckendes Beispiel aus vordigitaler Zeit liefert das Bild auf den Seiten 10/11. In einem hochkomplizierten Verfahren musste die Aufnahme doppelt belichtet werden, um dafür zu sorgen, dass sowohl das Fahrzeug im Vordergrund als auch das im Hintergrund darauf scharf erscheinen. Erst wurde die eine Hälfte abgehalten und belichtet und dann die andere Hälfte mit dem zweiten Fahrzeug. Das Ergebnis war den Aufwand in jedem Fall wert.

In der Vorbereitung der Shootings erweisen sich die Mitarbeiter des Studios mitunter auch als künstlerische Multitalente. Für die Aufnahmen des XJ220 ab Seite 236 wurden riesige Stoffbahnen bemalt und drapiert, um ein besonderes Spiel aus Licht und Schatten zu erwirken.

Anders verhält es sich bei Außenaufnahmen. Diese sind in Kristandts Einschätzung,



to work without additional artificial lighting. This approach is evident in the photos of the XK8, which were taken at the architecturally striking Lyon-Saint-Exupéry TGV station.

Yet despite all the planning in terms of lighting, staging, and location, there is always a certain degree of unpredictability. And that's a good thing, Kristandt thinks. In an interview, René Staud referred to it as a "staged coincidence." Given the right photographic skills, this produces the best images.

At the final question of the interview, Uwe Kristandt waxes lyrical. With such extraordinary automobiles, isn't it hard not to stop taking pictures and go for a spin instead? It is really not that difficult. The special thing about the cars, he says, is their smell. "The yellow E-Type had such an awesome smell of leather, you really just wanted to sit in it." And there it is again, this extraordinary enthusiasm for automotive photography, which you can sense everywhere, both in conversation as well as in the photography of this book.

was die reine Fotografie angeht, „einfacher“. Hier wirken Location und Auto für sich. Es bedarf nicht so viel inszenierenden Beiwerks und häufig kann man ohne zusätzliche künstliche Beleuchtung arbeiten. So zu sehen auf den Fotos des XK8, die im architektonisch markanten Bahnhof Lyon-Saint-Exupéry TGV entstanden sind.

Doch bei aller Planung in Bezug auf Beleuchtung, Inszenierung und Location bleibt immer ein Rest Unwägbarkeit. Und das ist auch gut so, findet Kristandt. René Staud hat es in einem Interview den „inszenierten Zufall“ genannt. Der bringt, die fotografischen Fertigkeiten vorausgesetzt, die besten Bilder hervor.

Bei der Abschlussfrage des Gesprächs gerät Uwe Kristandt ins Schwärmen. Ob es denn schwerfalle, es bei so außergewöhnlichen Automobilen nicht beim Fotografieren zu belassen und stattdessen für eine Spritztour einzusteigen? Das sei gar nicht so schwer. Das Besondere an den Autos sei ihr Geruch. „Der gelbe E-Type hatte so einen geilen Ledergeruch, da wolltest du eigentlich nur drinsitzen.“ Und da ist sie wieder, diese außergewöhnliche Begeisterung für die Automobilfotografie, die man sowohl im Gespräch als auch bei der Fotografie dieses Buches überall spüren kann.



RENÉ STAUD



René Staud, born in Stuttgart in 1951, is one of the most sought-after automotive photographers and is regarded as one of the most innovative in the industry. With the Magicflash® lighting system, he has given an important boost not only to his art, but to studio photography in general.

The Motor Presse Stuttgart once gave what is still the most apt description of his work: “René Staud is a photographer in the true sense of the word: His works of art are finely crafted compositions of light and color, contoured with flash. His perspectives of entrancing car body design have made a distinctive mark on modern automotive photography.”

Staud’s path to becoming a photographer was mapped out early on: At the age of 12, he was already earning awards in photography competitions. In 1975, he opened his first photo studio and increasingly specialized in automotive photography. This was followed by steady growth, which naturally also benefited from being located in the vicinity of the major players Mercedes and Porsche. But it was above all the high quality and his own signature that turned Made in Leonberg into a seal of quality.

However, it is not just the automobile industry that appreciates its collaboration with René Staud. The teNeues Verlag publishing house also appreciates his art and his character. We are now entering our tenth year of collaboration. The results include beautiful coffee-table books such as *The Porsche 911 Book*, *The Mercedes-Benz 300 SL Book*, *Black Beauties*, and *The Classic Cars Book*, all of which became bestsellers. Staud is known for his speed, commitment, and extensive network. When asked, for example: “Could we perhaps get another E-Type for the Jaguar book?” he draws upon his contacts, and before you know it, a yellow beauty is in front of the lens. And that’s not all: The “master of light” also combines these qualities to create photographs in the distinctive Staud style.

René Staud, geboren 1951 in Stuttgart, gehört zu den meistgefragten Automobilfotografen und gilt als einer der innovativsten der Branche. Mit dem Lichtsystem Magicflash® hat er nicht nur seiner Kunst, sondern der Studiofotografie im Allgemeinen einen wichtigen Impuls verliehen.

Die immer noch treffendste Beschreibung seines Werks lieferte einst die Motor Presse Stuttgart: „René Staud ist ein Lichtbildner im meisterlichen Sinne des Wortes: Seine Kunstwerke sind fein gefügte Kompositionen aus Licht und Farbe, mit Blitzlicht konturiert. Seine Ansichten von hinreißen-dem Karosseriedesign haben in der modernen Automobilfotografie markante Zeichen gesetzt.“

Der Weg Stauds zum Fotografen war schon früh vorgezeichnet: Bereits mit 12 Jahren erwarb er Auszeichnungen bei Fotowettbewerben. Im Jahr 1975 eröffnete er sein erstes Fotostudio und spezialisierte sich zunehmend auf Automobilfotografie. Es folgte stetiges Wachstum, das natürlich auch vom Standortvorteil in der Nachbarschaft der großen Player Mercedes und Porsche begünstigt wurde. Aber es waren vor allem die hohe Qualität und die eigene Handschrift, die aus Made in Leonberg ein Gütesiegel gemacht haben.

Doch nicht nur die Autobranche schätzt die Kooperation mit René Staud. Auch der teNeues Verlag weiß seine Kunst und seinen Charakter zu würdigen. Mittlerweile gehen wir in das zehnte Jahr der Zusammenarbeit. Das Ergebnis sind wunderbare Bildbände wie *The Porsche 911 Book*, *The Mercedes-Benz 300 SL Book*, *Black Beauties* oder *The Classic Cars Book*, die zu Bestsellern wurden. Staud zeichnen Schnelligkeit, Verbindlichkeit und ein enormes Netzwerk aus. Wenn es z. B. heißt: „Könnten wir vielleicht noch einen weiteren E-Type für das Jaguar-Buch bekommen?“, dann nutzt er seine Kontakte und schon steht eine Schönheit in Gelb vor der Linse. Doch damit nicht genug: Der „Meister des Lichts“ kreiert daraus auch Aufnahmen im unverwechselbaren Staud-Stil.

JÜRGEN LEWANDOWSKI

Jürgen Lewandowski, born in 1950, studied German and English and trained at *auto*, *motor und sport*. In the fall of 1977, he became head of the technology department at *hobby* magazine before joining the *Süddeutsche Zeitung* in Munich as head of the “Auto und Verkehr” department from 1979 to the end of 2000. Since then, he has worked as a writer and correspondent for several publications worldwide, including *NZZ am Sonntag*, *RAMP* and *ROBB Report*, as well as *Christophorus* and *Porsche Klassik*. In addition, he was involved in the creation of the car films at the *NZZ* television format.

In addition to his work as an observer and chronicler of today’s automotive scene, he has also been involved in automotive history for decades, aided by his close contacts with automotive museums and collectors worldwide. Over the past decades, Jürgen Lewandowski—whose library now includes some 5,000 books on the subject of cars—has initiated, written, and edited more than 100 books on the history of the automobile and the development of new model series.

Jürgen Lewandowski was First Chairman of the Motor Presse Club (MPC) for 16 years as well as a member of the Car of the Year jury for 32 years and a jury member for the German Design Council. As a jury member for a number of Concours events, such as the Villa d’Este, the Concours in Tokyo and Kuwait, as well as Het Loo in Holland, he gained the experience that led to the foundation of the Schloss Bensberg Concours, for several years the most important Concours in Germany. In 2020, he was the cofounder of 4c Conference GmbH, which handles all aspects of collecting and managing contemporary and classic cars. Last but not least, he is a founding member and trustee of the Driver & Business Club in Munich.

Jürgen Lewandowski, 1950 geboren, war nach seinem Studium der Germanistik und Anglistik und Lehrjahren bei *auto*, *motor und sport* vom Herbst 1977 an Ressortleiter Technik bei der Zeitschrift *hobby*, bevor er von 1979 bis Ende 2000 als Ressortleiter „Auto und Verkehr“ zu der *Süddeutschen Zeitung* nach München ging. Seitdem arbeitete er als Autor und Korrespondent für mehrere Publikationen weltweit, darunter die *NZZ am Sonntag*, *RAMP* und den *ROBB-Report* sowie *Christophorus* und *Porsche Klassik*. Dazu war er an der Entstehung der Auto-Filme beim *NZZ*-Fernsehformat beteiligt.

Neben seiner Tätigkeit als Beobachter und Chronist der heutigen Automobil-Szene beschäftigt er sich auch seit Jahrzehnten mit der Automobil-Historie, wobei ihm seine engen Kontakte zu Automobil-Museen und Sammlern weltweit helfen. Im Laufe der vergangenen Jahrzehnte hat Jürgen Lewandowski – dessen Bibliothek mittlerweile etwa 5 000 Bücher zum Thema Auto umfasst – mehr als 100 Bücher zu den Themen Geschichte des Automobils und Entwicklung von neuen Baureihen initiiert, geschrieben und redaktionell betreut.

Jürgen Lewandowski war 16 Jahre lang Erster Vorsitzender des Motor Presse Clubs (MPC) sowie 32 Jahre lang Mitglied der Jury bei Car of the Year und Mitglied der Jury des Rats für Formgebung. Als Mitglied der Jury etlicher Concours-Veranstaltungen wie der Villa d’Este, des Concours in Tokyo und Kuwait sowie Het Loo in Holland sammelte er die Erfahrung, die zur Gründung des Schloss Bensberg Concours führte, mehrere Jahre lang der bedeutendste Concours in Deutschland. 2020 war er Mitgründer der 4c Conference GmbH, die sich um alle Themen rund um das Sammeln und Verwalten von Contemporary und Classic Cars kümmert. Last, but not least, ist er Gründungsmitglied und Trustee des Driver & Business-Club in München.



MANFRED LAMPE



Manfred Lampe turned his hobby into a profession: The car buff, who from an early age preferred drawing cars to studying Latin for medical school, went to the United States in 1963 to study transportation design at the Art Center College of Design in California. After graduation, he began his career at the Ford Design Center in Dearborn.

In 1979, Ford transferred Lampe to Carrozzeria Ghia, where show cars such as the Probe IV, the Rally RS 200 and, at Zakspeed, the IMSA Mustang Probe were created under his direction. In 1986, Lampe was chief designer for the Mondeo at Ford Europe. Prior to the launch of the Mondeo, then CEO ‘Red’ Poling transferred Manfred Lampe to Jaguar Cars in Coventry, which had been taken over by Ford just a short time before.

Ford helped transform the styling department and create an Advanced Studio that was kept secret for a long time. As the Director of Design and Design Process, Lampe developed the Jaguar XK8 / XKR, Jaguar’s best-selling sports car. The inception of the X500 SUV later began in the Advanced Studio. As early as the mid-1990s, Lampe believed in a future for the SUVs that are so popular today; despite financial support from Ford, Jaguar was not enthusiastic about such a vehicle at the time. It wasn’t until March 2016 that the F-Pace was finally unveiled.

Lampe is a dedicated researcher (and owner) of Jaguar and Ferrari models. The Ferrari Club of America appointed him as editor of the magazine *Prancing Horse* in 1968, which he headed until 1984. The greatest honor was in December 1974, when Enzo Ferrari told him in a personal conversation that *Prancing Horse* was the best magazine that honored his products and successes with dignity. Today, Manfred Lampe deals with the automotive history of English and Italian brands. His hobbies include architecture, art, light jets, and a small collection of historic cars, which includes a 512M race car.

Manfred Lampe machte sein Hobby zum Beruf: Der Auto-Fan, der schon in frühen Jahren lieber Autos zeichnete, als Latein für ein Medizinstudium zu lernen, ging 1963 in die USA, um am Art Center College of Design in Kalifornien, Transportation Design zu studieren. Nach dem Abschluss begann er seine Karriere im Ford Design Center in Dearborn.

1979 wurde Lampe von Ford zur Carrozzeria Ghia versetzt, wo unter seiner Leitung Show Cars wie der Probe IV, der Rallye RS 200 und bei Zakspeed der IMSA Mustang Probe entstanden. 1986 war Lampe bei Ford Europa Chief Designer für den Mondeo. Schon vor dem Launch vom Mondeo wurde Manfred Lampe vom damaligen CEO ‚Red‘ Poling zu der kurz zuvor von Ford übernommen Jaguar Cars in Coventry versetzt.

Die ‚Styling‘ Abteilung wurde mit der Hilfe von Ford umgewandelt und ein lange geheim gehaltenes Advanced (Zukunft) Studio geschaffen. Als Direktor Design und Design Prozesses entwickelte Lampe mit dem Jaguar XK8 / XKR den meistverkauften Jaguar-Sportwagen. Im Advanced Studio begannen dann die Anfänge des SUV X500. Schon Mitte der 90er-Jahre glaubte Lampe an eine Zukunft der heute beliebten SUVs – trotz der finanziellen Unterstützung von Ford war Jaguar damals nicht für ein solches Fahrzeug zu begeistern. Erst im März 2016 wurde schließlich der F-Pace vorgestellt.

Lampe ist ein *dedicated researcher* (und Besitzer) von Jaguar- und Ferrari-Modellen. In 1968 wurde er vom Ferrari Club of America zum Editor des Magazins *The Prancing Horse* ernannt welches er bis 1984 leitete. Die größte Ehrung war im Dezember 1974, als Enzo Ferrari ihm im persönlichen Gespräch erklärte, das *Prancing Horse* sei das beste Magazin, was seine Produkte und Erfolge würdevoll zu ehren wüsste. Heute beschäftigt sich Manfred Lampe mit der Automobilhistorie von Englischen und Italienischen Marken. Hobbies sind Architektur, Kunst, Light Jets, und eine kleine Sammlung von historischen Fahrzeugen, welche auch einen 512M Rennsportwagen enthält.

PICTURE CREDITS

Front & backcover, pp. 6/7, 8, 10/11, 18/19, 22–33 (30/31 One-Off model with a body by Jacques Saoutchik, Paris), 40–113, 122–135, 144–175, 184/185, 190–213, 220–249, 256–268: © Staud Studios GmbH, Leonberg, Germany. www.staudstudios.com

p. 13: picture alliance/dpa; p. 14, top: Topical Press Agency/Getty, Images; p. 14, bottom: General Photographic Agency/Hulton Archive/Getty Images; p. 15: picture alliance/HIP/National Motor Museum; pp. 16/17: National Motor Museum/Heritage Images/Getty Images; pp. 20/21: National Motor Museum/Heritage Images/Getty Images; p. 34: National Motor Museum/Heritage Images/Getty Images; p. 35: picture alliance/Heritage-Images/National Motor Museum; p. 36, top: Klemantaski Collection/Getty Images; p. 36, bottom: ISC Images & Archives via Getty Images; p. 37: Universal/Corbis/VCG via Getty Images; p. 38: RacingOne/ISC Images & Archives via Getty Images; p. 39: picture alliance/ATP photo agency/Alastair Staley; pp. 114/115: CBS via Getty Images; p. 117: picture alliance/Heritage-Images/National Motor Museum; p. 118: Dick Barnatt/Redferns; p. 119, top: Hulton Archive/Getty Images; p. 119, bottom: Evening Standard/Getty Images; p. 120, top: picture alliance/Captital Pictures/Rick Gold; p. 120, bottom: picture alliance/dpa/Cao Ji; p. 121: STEVE PARSONS/AFP via Getty Images; p. 136: J. R. Watkins/Daily Express/Hulton Archive/Getty Images; p. 139: Hulton-Deutsch Collection/CORBIS/Corbis via Getty Images; p. 140, top: picture alliance/HIP/National Motor Museum; p. 140, bottom: Los Angeles Examiner/USC Libraries/Corbis via Getty Images; p. 141: Ullstein Bild/Ullstein Bild via Getty Images; p. 142: Ron Case/Keystone/Hulton Archive/Getty Images; p. 143: GP Library/Universal Images Group via Getty Images; pp. 176/177: Popperfoto via Getty Images/Getty Images; p. 179: picture alliance/New Line Cinema/courtesy Everett Collection; p. 180: Ullstein Bild/Ullstein Bild via Getty Images; p. 181, top: picture alliance/Mary Evans Picture Library; p. 181, bottom: picture alliance/courtesy Everett Collection; pp. 182/183: picture alliance; pp. 186/187: Paris Match Archive via Getty Images; p. 188: Staff/Mirrorpix/Getty Images; p. 214: Keystone/Hulton Archive via Getty Images; p. 215: picture alliance/Heritage-Images/National Motor Museum; p. 216, top: picture alliance/empics/Matt Crossick; p. 216, bottom: picture alliance/dpa/Kevin Sutherland/The Bloodhoun; p. 217: picture alliance/AP Photo/Jaguar; p. 218: picture alliance/dpa/Boris Roessler; p. 219, top: shutterstock/Veyron Photo; p. 219, bottom: picture alliance/AP Photo/Neilson Barnard; p. 251: picture alliance/The Advertising Archives; p. 252: picture alliance/Mary Evans Picture Library; p. 253: picture alliance/The Advertising Archives; p. 254: picture alliance/The Advertising Archives; p. 255: picture alliance/The Advertising Archives; p. 269: Petter Vann; p. 270: privat

IMPRINT

© 2021 teNeues Verlag GmbH

Photography: © Staud Studios GmbH, Leonberg,
Germany. www.staudstudios.com All rights reserved.
Texts by Jürgen Lewandowski
Captions, Society, Movies, Promotion and Behind the Scenes
by Pit Pauen, teNeues Verlag

Editorial Coordination by Pit Pauen, teNeues Verlag
Production by Alwine Krebber, teNeues Verlag
Photo Editing, Color Separation by ORT Medienverbund
Design by Jens Grundei, teNeues Verlag
Copyediting by Stephanie Rebel, teNeues Verlag
Proofreading by Pit Pauen, Stephanie Rebel

Translations by WeSwitch Languages

ISBN 978-3-96171-359-2
Library of Congress Number: 2021935431

Printed in Slovakia by Neografia



Picture and text rights reserved for all countries.
No part of this publication may be reproduced
in any manner whatsoever.

While we strive for utmost precision in every detail,
we cannot be held responsible for any inaccuracies,
neither for any subsequent loss or damage arising.

Every effort has been made by the publisher to
contact holders of copyright to obtain permission
to reproduce copyrighted material.
However, if any permissions have been inadvertently
overlooked, teNeues Publishing Group will be pleased
to make the necessary and reasonable arrangements
at the first opportunity.

Bibliographic information published by the
Deutsche Nationalbibliothek:
The Deutsche Nationalbibliothek lists this
publication in the Deutsche Nationalbibliografie;
detailed bibliographic data are available on the
Internet at dnb.dnb.de.

Published by teNeues Publishing Group

teNeues Verlag GmbH
Werner-von-Siemens-Straße 1
86159 Augsburg, Germany

Düsseldorf Office
Waldenburger Straße 13
41564 Kaarst, Germany
e-mail: books@teneues.com

Augsburg/München Office
Werner-von-Siemens-Straße 1
86159 Augsburg, Germany
e-mail: books@teneues.com

Berlin Office
Lietzenburger Straße 53
10719 Berlin, Germany
e-mail: books@teneues.com

Press Department Stefan Becht
Phone: +49-152-2874-9508 /
+49-6321-97067-97
e-mail: sbecht@teneues.com

teNeues Publishing Company
350 Seventh Avenue, Suite 301
New York, NY 10001, USA
Phone: +1-212-627-9090
Fax: +1-212-627-9511

www.teneues.com

teNeues Publishing Group
Augsburg / München
Berlin
Düsseldorf
London
New York

teNeues



JAGUAR

ETYPPE

