VOM WINDE (FAST) VERWEHT

Clark Gables Jaguar XK 120 OTS

Clark Gable war einer der bekanntesten Filmschauspieler der Dreissigerjahre, der Streifen «Vom Winde verweht» machte ihn unsterblich. Und er liebte das Schöne. Da war es bis zum Jaguar XK 120 nicht mehr weit.

Text: Bruno von Rotz,Bilder: Daniel Reinhard, Automobil Revue Archiv AG, Jaguar Heritage

Man hatte schon eine Weile über einen neuen Jaguar Sportwagen gemunkelt, als er in London Ende Oktober 1948 präsentiert wurde. Schliesslich hallte dem Vorgänger S.S. 100 ein guter Ruf nach und von der Firma Jaguar erwartete man einen Nachfolger.

Die Automobil Revue begrüsste den neuen Sportwagen mit der gebotenen Vorsicht: «*Eine wirkliche Sensation ist der neue Jaguar-Sportwagen, dessen technische Merkmale weit über dem heute verhältnismässig bescheidenen Preis von 988 Pfund Sterling, also gleich viel wie die Limousine, zu liegen scheinen. Ein Zweisitzer mit 160 PS und einer bestechend schönen Carrosserie ist heute für die Summe vorteilhaft zu nennen, wenn er den Erwartungen entspricht. Das Fahrgestell des Sporttyps gleicht demjenigen des neuen Jaguar Mark V mit Torsionsstabfederung vorn und tiefgekröpftem Chassis.*»
Man sprach zunächst noch von einem Zweilitermotor, der in ähnlicher Ausprägung ja bereits seine Feuerprobe in Lt. Col. Goldie Gardners Rekordwagen bestanden hatte. Das Auto dazu sollte XK 100 heissen, ging aber nie in Serie. Aber der in London präsentierte XK 120 hatte bereits den neuen Reihen-Sechszylinder im Bug, der Jaguar noch über Jahrzehnte begleiten sollte. Man rechnete mit etwa 200 Exemplaren, die man vom XK 120 verkaufen wollte, nicht zuletzt, um den neuen Motor zu testen. Doch die Nachfrage war deutlich grösser als erwartet – produziert wurden nämlich bis 1954 12'055 Exemplare. Und dies hatte verständliche Gründe.

Ein Bild von einem Motor: Der Reihensechszylinder wurde über Jahrzehnte gebaut.

Lesen und erfahren Sie online mehr über den Jaguar XK 120 OTS oder ander Jaguar-Modelle:
www.zwischengas.com

Jaguar XK 120

Motor
6 Zyl. in Linie, 83x106 mm, 3442 cm³, Kompression 7:1, auf Wunsch 8:1, 162 PS (160 HP) bei 5200 U/min, max. Drehmoment 27,0 mkg bei 2500 U/min, spez. Leistung 47,0 PS/Liter.
Schräghängende Ventile, 2 obenliegende Nockenwellen (Kette), Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt 13,6 Liter, 2 Horizontalvergaser SU H 6, 2 elektrische Benzinpumpen, Luftfilter, elektrische Anlage Lucas 12 V, Dynamo 260 W, Batt. 64 Ah, Wasserkühlung (Pumpe u. Thermostat), Kühler 14,5 L.

Kraftübertragung
Einplatten-Trockenkupplung Borg & Beck, normales 4-Gang-Getriebe, 2., 3. u. 4. Gang synchronisiert und geräuscharm, Schalthebel in der Mitte, Hypoid-Achsantrieb
Achsuntersetzung: 3,64:1, auf Wunsch 3,27:1, 4,0:1, 4,3:1.
Übersetzung: I. 12,28:1, II. 7,23:1, III. 4,98:1, IV. 3,64:1, R 12,28:1.

Fahrgestell
Kastenförmige Längsträger mit X-Traverse, vorn Einzelradaufhängung mit Trapez-Dreieckquerlenker u. Längstorsionsstabfedern, hinten Starrachse mit Halbelliptikfedern, vorn Kurvenstabilisator, vorn hydraulische Teleskop-Stossdämpfer, hinten hydr. Kolben-Stossdämpfer, hydraulische Fussbremse, mech. Handbremse auf Hinterräder, Burman-Lenkung, Benzintankinhalt 77 L, Reifen 6.00-16.

Dimensionen
Radstand 259 cm, Spur vorn 129,5 cm, hinten 127,0 cm, Länge 440,6 cm, Breite 157,4 cm, Höhe 133,2 cm, Bodenfreiheit 18 cm, Wendekreis 9,5 m, Gewicht (trocken) 1245 kg (Coupé 1300 kg).

Fahrleistungen
Benzinverbrauch ca. 15 L/100 km, Höchstgeschw. 180 bis 210 km/h je nach Hinterachse, Leistungsgewicht ca. 7,6 kg/PS (Coupé 8,1 kg/PS), theor. Geschw. im dir. Gang bei 1000 U/min (Achsunters. 3,64:1) 35,4 km/h.

Inserat

2016 konnte das Ergebnis der umfangreichen Restaurierung am Concorso d'Eleganza Villa d'Este präsentiert werden.

Irgendwann in den Siebzigerjahren entdeckte ein Appenzeller den heruntergekommenen und inzwischen weiss lackierten Jaguar und importierte ihn in die Schweiz. Geplant war eine umfangreiche Restaurierung, zu der es aber nie kam. Dreissig Jahre später übernahm der Sohn den Wagen vom Vater und kontaktierte Georg Dönni für eine geplante Restaurierung.

Schritt um Schritt den Geheimnissen auf der Spur

Der XK 120 OTS verlangte wirklich nach einer aufwändigen Restaurierung, viel Spachtel, hässliche Kunststoffsitze, falsche Anbauteile und die lange Standzeit verhiessen viel Arbeit.

Bei ersten Nachforschungen kam dann heraus, dass dieser Wagen wohl einst Clark Gable gehört hatte. Jetzt wurde auch die Haube mit den Schlitzen wieder interessant, die man eigentlich schon durch eine Standardhaube hatte ersetzen wollen.

Durch weitere Nachforschungen liess sich dann die Geschichte des Wagens schrittweise wieder nachvollziehen, alte Fotos erklärten die Besonderheiten des Wagens, deren Spuren man auch im Blech nachvollziehen konnte.

Natürlich musste nun der Wagen wieder exakt nach den Spezifikationen restauriert werden, die man aufgrund der Recherchen ermittelt hatte. Sogar der Gepäckträger wurde minutiös mit beträchtlichem Aufwand nach alten Fotos wieder nachgebaut, die «Badge Bar» an der Front wieder installiert, die entsprechenden Abzeichen auf der ganzen Welt zusammengesucht. Natürlich wurde der Jaguar auch wieder im Originalfarbton lackiert.

Rechtzeitig zum Concorso d'Eleganza fertig

Das Ergebnis der aufwändigen Restaurierung konnte dann am Concorso d'Eleganza Villa d'Este im Mai 2016 gezeigt werden. Genau in jenem Jahr nämlich gab es eine Wertungskategorie «Cars of the Stars», da passte der Gable-Jaguar natürlich bestens dazu.

Am Lenkrad der Ikone

Clark Gable wäre heute sicherlich ein «Botschafter» für Jaguar, damals gab es das noch nicht. Mit seiner Jahresgage von USD 300'000 bis 400'000 hätte er sich sicherlich teurere Autos leisten können, aber er wollte halt lieber einen Jaguar XK 120 OTS. Und wenn man sich ans Lenkrad dieses Klassikers setzt, versteht man sofort wieso. Zwar sitzt man nahe am Lenkrad, ansonsten aber sind die Bedienungselemente gut platziert, das Fahren gelingt auf Anhieb. Selbst heute noch wirkt der XK sportlich, der sonore Sechszylinderton schmeichelt den Ohren. Die Rundumsicht ist (ohne Koffer auf dem Heck und ohne Dach) natürlich perfekt. Wäre der Wagen nicht so wertvoll, wir hätten ihn sofort nach Cannes gesteuert ...

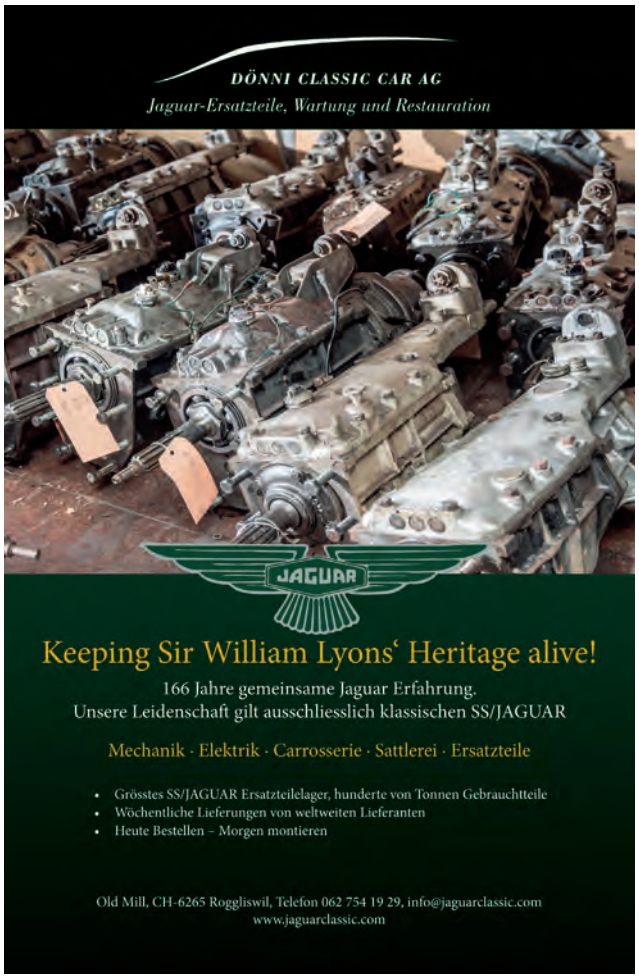
Clark Gable mit charmanter Begleitung im Jaguar XK 120.

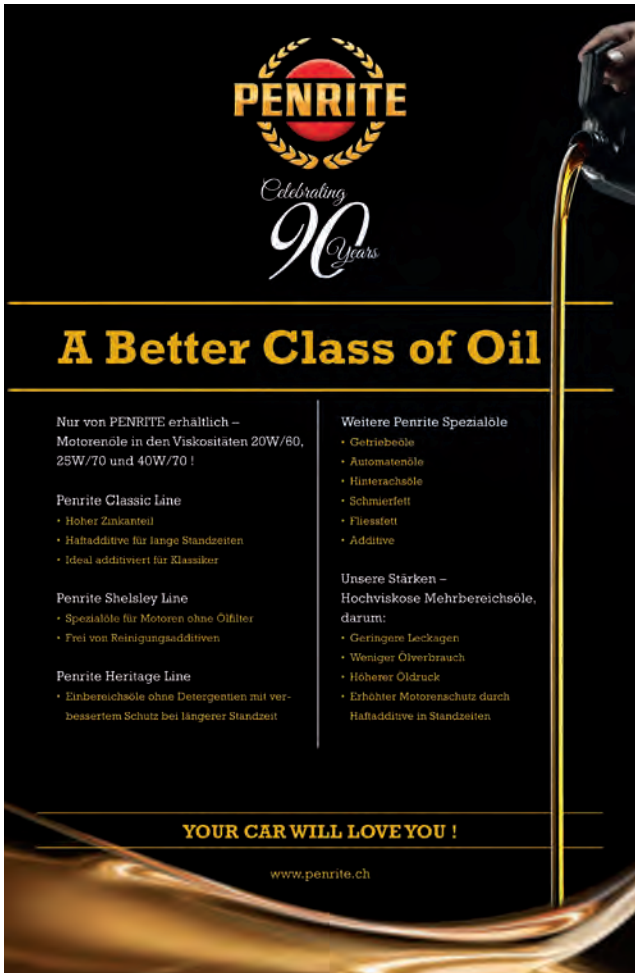
Wohl um sich zu trösten bestellte Gable erneut genau denselben Jaguar XK 120 OTS in Coventry, wieder in Grau («battle ship grey») und mit einigen Sonderausstattungen, etwa einer Heizung, einem Lederriemen über die Haube und einem Gepäckträger auf dem Heck.
Ausgeliefert wurde der Wagen 1952 nach Cornwall, wo der Film «Never let me go» gedreht wurde.

Reise durch Europa und die Schweiz

Im Herbst 1952 tourte Clark Gable mehrfach durch Europa und so kam der Jaguar auch vor dem Hotel National in Luzern zu stehen. Inzwischen war die Motorhaube im Werk mit wuchtig eingeschlagenen Kühlschlitzen ergänzt worden, eine ungewöhnliche Modifikation.
Irgendwann wurde er wohl des Jaguars überdrüssig und bevorzugte einen Mercedes-Benz 300 SL. Der XK 120 wurde verkauft, verlor nach und nach seine Erkennungszeichen und u.a. sein Connolly-Leder-Interieur.

Die Originalhaube musste im Rahmen der Restaurierung natürlich gerettet werden, genauso wie der Motor.





Ein sichtlich erfreuter Clark Gable nimmt seinen neuen Jaguar XK 140 in Cornwall anlässlich der Dreharbeiten zu «Never let me go» in Empfang.

«Der Motor ist überhaupt nicht nervös, seine Beherrschung erfordert keinerlei besondere Eignung, wenn man von dem für hohe Geschwindigkeiten unabdingbaren guten Reaktionsvermögen absehen will», stand in der deutschen Zeitschrift «das Auto» im Jahre 1951.

«Den flachen Bogen in der langen Uferstrasse am Genfer See nahm ich mit leicht zusammengebissenen Zähnen und gut 150 km/st – als ich ohne jede seitliche Bewegung des XK 120 hindurch war, wusste ich, dass im Wagen mehr Möglichkeiten stecken als im Fahrer», schrieb H. U. W. als Resümee seines kurzen Fahrversuchs anlässlich des Genfer Autosalons.

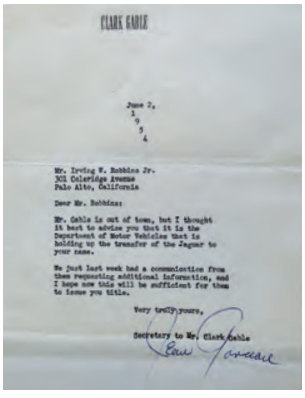
Gelobt wurden in den damaligen Artikeln auch das Fahrwerk und die «schnellen Bremsen». Kritisiert wurden teilweise die Sitzposition und der fehlende Seitenhalt der Sitze, während der Komfort für den Beifahrer, der dem des Fahrers in nichts nachstand, positiv bewertet wurde.

Auch die Automobil Revue konnte dem neuen Sportwagen viel Positives abgewinnen: *«Mit diesem Sportwagen hat die Marke Jaguar ein bemerkenswertes Fahrzeug von höchstem propagandistischem Wert geschaffen, das eine heute einzigartige Kombination von Eleganz der Linie, höchster Fahrleistung, einfacher Bedienung, guten Fahreigenschaften und günstigem Preis bietet.»*

Der Autoliebhaber

Clark Gable war einer der bestbezahlten Schauspieler der Dreissigerjahre. Filme wie «Vom Winde verweht» oder «Saratoga» machten ihn rund um die Welt bekannt und reich. Kein Wunder fuhr er damals Duesenberg. Nach dem Krieg kaufte er sich einen der ersten Jaguar XK 120 mit Alucarrosserie und liebte ihn.

Als seine Karriere in Hollywood ins Stocken geriet, exportieren ihn die MGM-Manager nach Europa. Gable war vom feuchtkalten England gar nicht begeistert nach seiner Zeit im sonnigen Kalifornien. Aber wenn er weiterhin Geld für seinen teuren Lebenswandel verdienen wollte, musste sich der aus ärmlichen Verhältnissen stammende Schauspieler den Befehlen beugen.


CLARK GABLE

June 2,

Mr. Irving W. Robbins Jr.
301 Coleridge Avenue
Palo Alto, California

Dear Mr. Robbins:

Mr. Gable is out of town, but I thought it best to advise you that it is the Department of Motor Vehicles that is holding up the transfer of the Jaguar to your name.

We just last week had a communication from them requesting additional information, and I hope now this will be sufficient for them to issue you title.

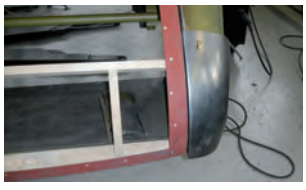
Very truly yours,

Secretary to Mr. Clark Gable

№ 775097

Die Originaldokumente zu Clark Gables Jaguar.

COVENTRY, ENGLAND



Vor der Restaurierung war der XK 120 weiss. Im Rahmen der Arbeiten mussten viele Spuren der Vergangenheit beseitigt werden.

Schnell und noch schneller

Aber der Jaguar XK 120 war nicht nur schön, er war auch schnell. Die angepeilte Höchstgeschwindigkeit von 120 Meilen pro Stunde (daher die Fahrzeugbezeichnung) schaffte er problemlos, aber es ging auch noch schneller. Mit Verdeck fuhr ein Testwagen in Jabbeke 203 km/h, ohne Dach und Windschutzscheibe wurden sogar 214 km/h erreicht. Bei einem 24-Stunden-Dauerlauf in Montlhéry schafften Leslie Johnson und Stirling Moss 1950 im Schnitt 173 km/h inklusive aller Tankstopps und Fahrerwechsel.

1951 gelang Johnson ein Einstundensprint mit einem Schnitt von 212 km/h. Im Jahr 1952 setzten Moss und Johnson dann in einem Coupé noch einen drauf und fuhren während sieben Tagen neue Rekorde über verschiedene Distanzen bis 25'000 km ein. Viel eindrücklicher konnte die Zuverlässigkeit des Wagens nicht demonstriert werden.

Erfolgreich im Rennsport

Natürlich wollte William Lyons seine Autos auch im Rennsport siegen sehen. 1950 gewannen die Engländer Appleyard ohne Strafpunkte in ihrer Hubraumklasse an der 13. französischen Alpensternfahrt, dazu kamen diverse Spezialpreise und natürlich der Alpenpokal.

In Le Mans hätten Leslie Johnson und Bert Hadley im Jahr 1950 beinahe eine Sensation produziert, als sie gegen Ende des Rennens Jagd auf die beiden führenden Talbot machten. Doch in der 21. Stunde stellte die Kupplung ihren Dienst ein, was einen Ausfall zur Folge hatte.

Der Sieg folgte dann im Jahr darauf, dann allerdings im Jaguar C-Type, der ja bekanntlich auf dem XK 120 basierte. Als Trost für den Misserfolg in Le Mans von 1950 dienten sicherlich Siege beim Marathon de la Route, bei der Akropolis Rallye, beim Tulpenrallye und bei der RAC-Rallye.

Preiswert

Der Jaguar XK 120 war ein Preisknüller! In Grossbritannien wurde er für unter 1000 britische Pfund angeboten, in der Schweiz kostete er 1952 19'450 Franken. Das war zwar viel Geld, schliesslich kostete ein Käfer knapp ein Drittel davon, aber die Konkurrenz in Form des Mercedes 220 Cabriolet B war teurer (CHF 21'750) oder kaum günstiger wie der Porsche 356 als 1,3-Liter-Cabriolet (CHF 17'160), aber substantiell langsamer!

Genug für alle – Gelobt und geliebt

Kein Wunder liebten ihn die Testfahrer der ersten Stunde. Und man muss sich vor Augen halten, dass Ende der Vierzigerjahre der Massstab auch ein ganz anderer war. Die Zeitschrift «The Motor» war eine der ersten, die sich hinter das Lenkrad eines Serienfahrzeugs setzen konnte: «*Der Jaguar XK 120 bewies sich kürzlich als das schnellste Modell, das wir je einem Strassentest unterzogen haben. Der Wagen beschleunigte, ausgerüstet mit Verdeck, in 44.6 Sekunden auf 100 Meilen pro Stunde (161 km/h). Dies verdient allerdings besondere Beachtung, denn es muss erwähnt werden, dass hierzu im vierten Gang aus dem Stand beschleunigt wurde und somit deutlich schnellere Zeiten möglich sind, wenn man die Gänge durchschaltet.*»

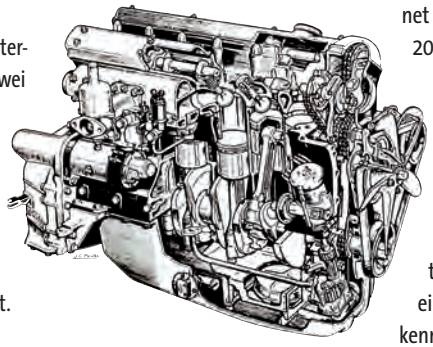
Die enorme Elastizität und Bedienungsfreundlichkeit des Doppelnockenwellen-Motors zieht sich denn auch durch alle damaligen Testberichte. Der «Motor» XK 120 beschleunigte in zehn Sekunden auf 60 mph (96 km/h) und lief 124,6 mph (200,5 km/h) – sensationell für jene Zeit, zumindest in dem Preissegment.

Was die Testfahrer aber fast noch mehr überzeugte, war die Tatsache, dass der Jaguar keine hohen Ansprüche an den Fahrer setzte und dass man sozusagen jeden Mann oder jede Frau von der Strasse in den XK 120 setzen konnte, ohne sich Gedanken über seine/ihre Gesundheit machen zu müssen.

Inserat

Ein Motor mit Zukunft

Der Herzstück des neuen Sportwagens war der 3,4-Liter-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen und zwei SU-Vergasern. 160 PS bei 5200 Umdrehungen leistete das Aggregat, das noch bis in die Neunzigerjahre in diversen Jaguar-Modellen Dienst leisten sollte. Die schräg hängenden Ventile waren in einem Aluminium-Zylinderkopf untergebracht, die Nockenwellen wurden über Ketten angetrieben. Die Kraft wurde über ein Vierganggetriebe an die Hinterachse geführt.



Schön, schöner, am schönsten

Den Salonbesuchern mehr aufgefallen als der Motor war aber die geradezu hinreissende Carrosserie, die man in aller Eile für den Sportwagen gezeichnet hatte. Die Prototypen wie auch die ersten rund 200 Serienexemplare wurden mit Aluminumblechen über einen Eschenholzrahmen beplankt, später ging man vor allem aus Kosten- und Kapazitätsgründen zu einer Ganzstahlcarrosserie über, die sich optisch aber kaum vom Vorgänger unterschied.

Fliessende Linien, integrierte Scheinwerfer, eine tiefe Gürtellinie mit rund auslaufendem Heck und ein weit hinten und tief integriertes Passagierabteil kennzeichneten den meisterlichen Wurf. Neben anderen Neuheiten wie einem MG TC, einem Panhard-Dyna oder einem Talbot-Lago Baby muss der Jaguar damals wie ein Auto von einem anderen Stern gewirkt haben.

Drei Generationen XK

Der Jaguar XK 120 wurde von 1948 bis 1952 gebaut. Es gab ihn als Roadster, Cabriolet und Coupé. Produziert wurden knapp über 12'000 Exemplare.
Auf den XK 120 folgte der XK 140. Wie vorher schon sollte die Zahl in der Typenbezeichnung die Höchstgeschwindigkeit in Meilen angeben.

In der SE-Ausführung mit C-Type-Zylinderkopf schaffte er dies knapp. Fast 9000 Autos in denselben Carrosseriestilen wie beim XK 120 wurden bis 1957 hergestellt.
1957 wurde der XK 140 durch den XK 150 abgelöst. Er war etwas geräumiger als seine Vorgänger und die Frontscheibe war nun einteilig.

Zudem verlief die Linienführung im Bereich der Seitentüre nun gradliniger und höher. Zunächst gab es den XK 150 nur als Coupé und Cabriolet, der Roadster folgte 1958. Im Oktober 1960 endete die Produktion nach fast 9400 Exemplaren, um Platz für den kommenden E-Type zu schaffen.

Jaguar XK 120 (1954), offene Version.

Jaguar XK 140 Coupé (1954), geschlossene Version.

Jaguar XK 150 (1958), geschlossene Version.