

JAG THE RIPPER

SIEBEN JAHRE DAUERTE ES, BIS JAGUAR-SPEZIALIST GEORG B. DÖNNI AUS EINEM UNFALLWAGEN DEN EXAKTEN NACHBAU DES GROUP 44-E-TYPE AUF DIE RÄDER STELLTE. SEITHER BESUCHTE DER ROADSTER VIELE KLASSIKER-MEETINGS, WO ER STETS STAUNENDE BLICKE AUF SICH ZOG.



■ Rund um den kleinen, in der Zentralschweiz gelegenen Ort Roggliswil sind die Menschen an seltene Autos gewöhnt. Immer wieder zeigen sich klassische SS- und Jaguar-Fahrzeuge, darunter das „Battleship“, eine geschundene Mk I-Rallye-Limousine, gelegentlich ein Daimler DS 420 Bestattungswagen oder ein dreirädriger Reliant Bond Bug. Seit dem Sommer 2011 röhrt außerdem ein weißer, tiefer gelegter E-Type ohne Windschutzscheibe über die schmalen Landstraßen.

Auch dann bleiben die Einwohner der Ortschaften Netzelen, Balzenwil und Pfaffnau gelassen. Die kennen das schon und haken es innerlich mit einem „aha, drrr Dönni“ als völlig normal ab. Der Dönni unterhält nämlich in Roggliswil eine Jaguar-Werkstatt, die sich von der Vollrestaurierung seltener SS-Modelle in Pebble-Beach-Qualität bis zum Kundendienst an einem XJ 40 um das Wohl der britischen Marke kümmert. In einer großzügig ausgebauten ehemaligen Schreinerei leisten das 14-köpfige Spe-

zialisten-Team und ein riesiges Ersatzteillager, das sogar einige im Freien gestapelte XJ-Limousinen und XJS-Coups umfasst, oft Erstaunliches. Das beweist auch der weiße Breitspur-E-Type, der für eine Ausfahrt nach Sursee bereit steht.

E-TYPE MADE IN USA

Jaguar-Fans erkennen darin sofort den gekonnt ausgeführten Nachbau eines der berühmtesten E-Type aller Zeiten, des Group 44-V12-Roadsters von Bob Tullius (siehe Kasten, letzte Seite). Mit diesem

IMPRESSION JAGUAR E-TYPE GROUP 44
Motor Klassik 5|2012

Flachmann ohne Windschutzscheibe gewann Tullius gegen Konkurrenten wie Chevrolet Corvette, Porsche 911 und Datsun Z das B-Production-Championat des SCCA (Sports Car Club of America) an der Ostküste. Im Westen siegte übrigens ebenfalls ein E-V12 mit fast identischer Optik, jedoch in Silber, gefahren von Lee Mueller. So kam der E-Type, der schon am Ende seiner Laufbahn stand, mit dem als dicken Softie verkannten V12 noch zu späten Rennsport-Ehren.

WIE PHOENIX AUS DER ASCHEN

Doch was verbindet Bob Tullius mit dem Schweizer Jaguar-Fachmann Dönni? Ganz einfach: ein bunter Jaguar-Kalender und Dönnis attraktive Ehefrau Simone. Vor etwa acht Jahren bereicherte nämlich ein ausgebrannter V12-Roadster von 1974 das Freiluft-Ersatzteillager der Firma, für den Ehefrau Simone offenbar Mitleid empfand. Außerdem entdeckte sie in einem Jaguar-Kalender einen E-Type, den sie sehr attraktiv fand. Es war der Group 44-Racer von Bob Tullius. „Der gefällt mir ganz besonders“, sagte sie damals zu ihrem Mann, „meinst du, wir kriegen so etwas hin?“ Und weil Georg F. Dönni seiner Gattin kaum etwas ausreden kann, machten sich er und sein Team ans Werk.

Der graduierte Restaurierer – Dönni studierte am Colchester Institute of Technology in England – sah die Sache auch pragmatisch: „Der Lack war sowieso runter und das Cockpit skelettiert, aber bis auf die geschmolzenen Vergaser konnte man die Mechanik nach einer gründlichen Aufarbeitung noch weitgehend nutzen.“ Dass es dennoch sieben Jahre dauerte, bis der Racing-Roadster fertiggestellt war, lag daran, dass man nur nach Arbeitsschluss und „so nebenher“ an dem Wagen arbeitete. Immerhin kamen auf diese Weise rund 2000 Ar-



Ehefrau Simone hält das Kalenderblatt, das den Anstoß für den Nachbau gab. Sie fand den E-Type in der Group 44-Rennversion einfach großartig. Nach sieben Jahren wurde er Realität

beitsstunden zusammen, weil der Nachbau natürlich möglichst exakt dem Original entsprechen sollte.

So nutzte Dönni die meisten seiner England-Aufenthalte auch dazu, den originalen Group 44-E-Type, der im Werkmuseum von Jaguar in Coventry steht

und auch während des Goodwood Festival of Speed schon zu bewundern war, mit seiner Digitalkamera abzulichten. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die bauchigen Kotflügelverbreiterungen sind wie beim Original aus Blech geformt. Und auch die imposante Seiten-Auspuff-

anlage lässt jede Big-Block-Corvette vor Neid erblassen, wenn die zwölf Zylinder zur Attacke blasen. Nur die giftgrüne Cockpitverkleidung ist beim Original aus durchsichtigem Plexiglas geformt. Dönni musste sich hier aus Kostengründen mit lackiertem Stahlblech begnügen.

Die Technik entspricht bis auf das modifizierte Fahrwerk und dem Einbau eines amerikanischen Richmond-Sechsganggetriebes komplett der Serien-Version: 5,4 Liter Hubraum und 268 PS. Trotzdem ist Dönnis Group 44-Racer einem normalen V12-E-Type dank Ge-

triebe, Sport-Auspuff und einer Gewichtsreduktion von 135 Kilogramm eindeutig überlegen. Ganz abgesehen vom atemberaubenden Breitspur-Look und dem weiß-grünen Farbennmix im Stil der Siebziger. Das Grün stammte übrigens von Tullius' damaligem Haus-Sponsor,

JAGUAR E-TYPE GROUP 44 REPLICA

MOTOR	Flüssigkeitsgekühlter V12-Motor, Motorgehäuse und Zylinderkopf aus Leichtmetall, Pleuellwelle siebenfach gelagert, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über jeweils eine obenliegende, kettengetriebene Pleuellwelle		
	BOHRUNG X HUB	90 x 70 mm	
	HUBRAUM	5343 cm ³	
	VERDICHTUNG	9,1 : 1	
	LEISTUNG	268 PS bei 5750/min	
	DREHMOMENT	412 Nm bei 3600/min	
	GEMISCHAUFBEREITUNG	Vier Zenith-Vergaser	
	ZÜNDUNG	Batterie/Spule	
	BESONDERHEITEN	Ölkühler, Ölinhalt zehn Liter (beides Serie), seitlicher Doppelrohr-Auspuff	
	KRAFT-ÜBERTRAGUNG	Modernes, synchronisiertes Sechsganggetriebe (Richmond, USA)	
KUPPLUNG		Einscheiben-Trockenkupplung	
ÜBERSETZUNGEN		k. A.	
ANTRIEBSACHSE		hinten	
BESONDERHEITEN		Sperrdifferenzial 75 Prozent	
KAROSSERIE/FAHRWERK		Selbsttragende Stahlblech-Karosserie mit angeschraubtem Frontrahmen aus Vierkant-Rohren	
		VORDERRADAUFHÄNGUNG	Doppelte Dreiecksquerlenker und Längsdrehstabfedern, Kurvenstabilisator
		HINTERRADAUFHÄNGUNG	Längslenker, Querlenker unten und mittragende Doppelgelenk-Antriebswellen, doppelte Schraubenfedern
		DÄMPFUNG	Teleskopstoßdämpfer
		BREMSEN	Scheibenbremsen
	LENKUNG	Zahnstangenlenkung	
	RÄDER	vorn 7 x 15, hinten 8 x 15	
	BEREIFUNG	Goodyear Regenreifen, vorn und hinten 26,5 x 8 x 15	
	BESONDERHEITEN	Minilite Alu-Felgen	
	MASSE/GEWICHT	RADSTAND	2670 mm
SPUR VORN/HINTEN		1430/1400 mm	
LÄNGE X BREITE X HÖHE		4610 x 1780 x 1280 mm	
GEWICHT		1380 kg	
FAHRLEISTUNGEN/VERBRAUCH	BESCHLEUNIGUNG	0 bis 100 km/h in 6 s	
	HÖCHSTGESCHWINDIGK.	bis zu 245 km/h	
	VERBRAUCH	rund 18 Liter/100 km/h	
BAUZEIT/STÜCKZAHL	Einzelstück. Nachbau des Group 44-E-Type von 1974 auf Basis eines Serien-Cabrio. Bauzeit 2005 bis 2011		



Nach der ersten England-Fahrt wurden zusätzliche Windleitbleche (Foto rechts) montiert, um den Winddruck für die Insassen zu reduzieren. Auspuff mit zwei Doppelrohren pro Seite



Der Motor entspricht mit Ausnahme der Luftfilter der Serie. Die Tacho-Markierungen zeigen die tatsächlich gefahrene, empirisch per GPS-Messung ermittelte Geschwindigkeit in km/h

Die seitenverkehrte „44“ auf dem Jaguar-Heck ziert auch den originalen E-Type. Nur das Kennzeichen wirkt irritierend



der Soundmix aus Auspuff-Röhren und Getriebe-Jaulen. Dafür ist wenigstens etwas Komfort vorhanden, der E-Type federt ganz passabel.

Auf dem Weg in die hübsche Altstadt von Sursee, die als kontrastreiche Kulisse für den Rennwagen dienen soll, münden wir jetzt über eine Auffahrt-schleife in die Autobahn. Fast ohne Seitenneigung saugt sich der E-Type am Asphalt fest, schießt sich wie eine Pinball-Kugel auf den Highway ein und schlägt bei Vollgas im Dritten noch zwei kleine Haken. Mehr geht nicht in der Schweiz, wenn man nicht ins Gefängnis will.

MEHR ALS EIN CAFÉ-RACER

Wir fahren an Straßencafés mit staunenden Gästen vorbei. Bei einem Zwischenstop wollen sich zwei begeisterte Mädchen mit dem E-Type fotografieren lassen. Der Wagen wirkt in dem Städtchen wie aus einer anderen Welt, gleicht einer Halluzination. Aber eigentlich sollte sich der Roadster wie eine richtige Raubkatze in freier Wildbahn bewegen.

Tut sie ja auch. Dönni hat schon viele Fahrten mit seinem Group 44-E-Type unternommen: internationale Club-Tour von Coventry nach Genf zum 50. Geburtstag des E-Type, zweite England-Reise zur Silverstone Classic mit über 1000 E-Type vor Ort, Altbüren Hill Climb, Alpenbrevet 2011 mit 15 nonstop absolvierten Pässen, British Car Meeting St. Moritz und mehr. Inzwischen hat er mehr als 15 000 Kilometer absolviert – alle ohne Dach und Windschutzscheibe.

Für dieses Jahr ist ein weiterer Auftritt geplant: Wer den einzigartigen Sportwagen live erleben oder gegen ihn sogar antreten möchte, ist herzlich zur Eifel Classic am Nürburgring eingeladen.

TEXT FRANZ-PETER HUDEK
BILD DINO EISELE

der US-Ölmarke Quaker State, und kennzeichnete jeden Group 44-Rennwagen.

Jetzt rollt endlich der Roadster mit kernig brabbelndem V12 zur Werkstatt-Ausfahrt. Integralhelme für Fahrer und Beifahrer ersetzen die Windschutzscheibe. Das verkleidungsfreie Cockpit – man

blickt vor allem auf weißes, mit Löchern übersätes Blech – lässt einen ahnen, was kommen wird: die nackte, einsame Gewalt. Einsam, weil ab etwa 80 km/h bereits keine Unterhaltung mit dem Fahrer ohne Headset mehr möglich ist. So stark bläst der Fahrtwind, und im Helm dröhnt



SICHERN SIE SICH JETZT IHREN STARTPLATZ!

Falls Sie den Group 44-Jaguar in Aktion erleben wollen, sollten Sie sich die Eifel Classic vom 7. bis 9. Juni rund um den Nürburgring nicht entgehen lassen. Zudem findet vom 8. bis zum 10. Juni das Eifelrennen für historische Rennwagen statt.

Noch sind einige Startplätze für die Rallye frei. Der Nennschluss ist am 15. April 2012. Die Teilnahme für ein Team kostet 1590 Euro. Nähere Infos und Anmeldung: Tel. 07 11/1 82 18 37 und www.eifelclassic.de

BOB TULLIUS UND DAS GROUP 44-RACING TEAM

In Europa beinahe unbemerkt, setzte in den USA der Rennfahrer und Teamchef Bob Tullius die großen Renn-erfolge von Jaguar aus den fünfziger und sechziger Jahren fort. Die weißen Boliden mit den giftgrünen Farb-akzenten und der typischen Startnummer 44 erhielten offizielle Unterstützung durch British Leyland und dem Motorenöl Quaker State. Seit etwa 1965 zählten zum Rennstall auch die Triumphmodelle TR5, TR6, TR8, Mid-get, Spitfire und GT6. Hinzu kamen E-Type und XJS.

Die größten Erfolge waren der Gewinn der Poduktions-wagen-Meisterschaften mit V12-E-Type (1975) und XJS-Coupé (1978). Mittelmotor-Prototypen von Group 44 mit Jaguar-V12 leisteten Vorar-beit für die Le Mans-Siege von 1988 und 1990 durch Tom Walkinshaw Racing.



Group 44-Chef und Rennfahrer Bob Tullius wurde von British Leyland unterstützt. Er setzte diverse Jaguar und Triumph-Modelle ein