

OLDTIMER

ab 2001



Jaguar D-Type Replica RAM in der Kartbahn Roggwil



Jaguar C-Type 3,8 l, Le Mans
Protheus am Gurnigel 2003

Jaguar hat auf mich immer einen besonderen Eindruck ausgeübt, besonders nach deren Siegen in Le Mans, zu denen sie von Coventry aus nach Le Mans auf der Strasse fuhren, sowie deren Entwicklung der Scheibenbremse. Nach dem erfolgreichen C-Type folgte der ebenso erfolgreiche D-Type, der mit seiner Heckflosse besonders hervorstach. Etwa **1999** war ein D-Type, Farbe BRG und mit Flosse in der Kartbahn Roggwil ausgestellt und zu einem bezahlbaren Preis zum Verkauf angeboten. Ich konnte eine Sitzprobe machen und Peter Dätwyler demonstrierte den gesunden Motorenound. Da hat ein Virus angebissen. Ich begann, mich über die Jaguars der Epoche schlau zu machen und wandte mich an meinen Freund David Franklin, der in Bristol die Huntsman Garage betrieb und über viel Wissen verfügt.

Er riet mir vom RAM D-Type mit Kunststoffkarosserie aus Roggwil ab, da es sich um einen Silhouette Car handelte mit wenig Bezug zum Original. Er empfahl mir Replicas von Protheus oder Wingfield, deren Nachbauten nahe an das Original kamen und die einen soliden Wert darstellten. Ein Original kam für mich nicht in Frage, da diese sehr selten, und jenseits meines Budgets waren.

Als ich dann im Frühling **2001** in der Oldtimer Gallerie in Toffen einen Jaguar Protheus **C-Type** in British Racing Green sah, erlag ich dem Virus und erstand ihn, bevor er auf die Auktion kam. Er hat mir viel Freude bereitet und war nach Revision von Vorderachse und Lenkung präzise wie ein Neuwagen zu fahren. Stolz meldete ich mich für das Revival des GP Bern vom 24.06.2001 an. Meine Meldung wurde aber nicht angenommen. Im Jaguar Sonderlauf war keiner und im gesamten Feld nur ein einziger C-Type gemeldet. Ich weiss nicht weshalb, ev. weil ich nicht im Jaguar Club oder meiner «nur» ein Proteus war. Äusserlich war jedenfalls keinerlei Unterschied zum roten C-Type ausmachen. Der Veranstalter zeigte sich jedoch hilfsbereit und Claude Claraz stellte mir seinen H.R.G. 1500 von 1939 zur Verfügung, während er selbst mit einem BMW 315/1 von 1934 gemeldet war. Diesen hatte er Freunden für die Mille Miglia zur Verfügung gestellt und diese brachten ihn als Wrack zurück, also



Aston Martin DB3 S, 3,0 l
Werkswagen von Erich Traber mit mir am Steuer

legte er Hand auf seinen H.R.G. und ich war wiederum ohne Cockpit. Jetzt zeigte sich Erich Traber erkenntlich und stellte mir einen Aston Martin DB3 S, ex. Werkswagen zur Verfügung. Am Vortag ging ich nach Toffen für eine Sitzprobe und polieren des Gefährts. Ich hatte in meinem Miller's Price Guide für den DB3 S einen Wert von Fr. 600'000 gesehen und sprach darüber mit dem Mechaniker von Traber. Die bekehrten mich, dass es sich bei «ihrem» DB3 S um ein Werksauto handle, das unter anderem von Roy Salvadori gefahren worden sei und der Wert bei £ 600'000 liege (der Wechselkurs lag damals bei Fr. 2.50/£). Verständlich, dass mir bei Fahren im «Bremer» die Hände etwas zitterten, ich aber die Jordanrampe hinunter doch mehrmals Vollgas gab. Das GP Revival führte wieder einige alte Bekannte zusammen: Fredy Amweg, Hansmarkus Huber, Stefan Lüscher, Max Nötzli, Michel Piller, Freddy Streun, Jo Vonlanthen, etc.

Im Februar hatte mir Trevor Baines am Cresta von einem Jaguar **D-Type**, Recreation by Wingfield erzählt, den er ein paarmal im Rennen gefahren sei. Der Eigentümer Henry Taylor betreibe nun nach seiner Karriere im Autorennensport eine Marina in Südfrankreich und möchte den D-Type verkaufen. Das Fahrzeug befand sich bei Adrian Hamilton, Sohn von Duncan Hamilton, Le Mans Sieger 1953 mit R. Rolt, vor S. Moss / C. Walker beide auf Jaguar C-Type. Da ich wieder geschäftlich in England zu tun hatte, machte ich einen Abstecher zu Hamilton in Hook / Basingstoke. Ich sah mir den D-Type an und wieder biss der Virus. Dieser D-Type war von Henry Taylor bei Wingfield in Auftrag gegeben worden, nachdem er das Original, mit welchem Jim Clark schottischer Sportwagenmeister geworden war, nicht kaufen konnte. Ich bat David Franklin, den Jaguar für mich zu bewerten, was er gerne tat und nach einer Probefahrt kam sein Verdikt, u.a.: guter Zustand, Gebrauchsspuren, bissiger Motor. Dieser war etwas getunt und u.a. mit Kolben von Cosworth ausgerüstet worden. Nach Ostern nochmals Besuch bei Hamilton, wo nach erfolgreicher Preisverhandlung der Virus zuschlug und mich zum stolzen Besitzer einer zweiten Katze machte.

Ende **Mai 2001** flogen Eliane und ich mit Easy Jet nach Gatwick und von dort mit dem Zug nach Hook, um den D-Type abzuholen. Ich hatte ihn in der Schweiz versichert, und von Henri Taylor eine Bewilligung ausstellen lassen, die mir das Fahren seines Jaguars mit der französischen Immatrikulation gestattete. Am Nachmittag gelangten wir via Eurotunnel nach Frankreich und suchten in Boulogne ein Hotel. Da alles ausgebucht zu sein schien, fuhren wir weiter und zogen in Betracht durchzufahren. Da die Beleuchtung für die Nachtfahrt bescheiden war und wir fast noch einen Hund



Jaguar D-Type, 3,4 l, Wingfield, in Altbüron August 2009



Jaguar E-Type 6 Zylinder 3,8 l

überfahren hätten, machten wir Halt in Arras. Wir gönnten uns ein gutes Nachessen und liessen uns vom Gastwirt ein Hotel in der Nähe reservieren. Dieses verfügte über einen Innenhof, so dass wir unsere Katze in Sicherheit wussten. Am nächsten Morgen frühstückten wir beizeiten und machten uns auf den Heimweg. Allein, der Motor wollte nicht starten. Jedenfalls brauchte ich Zeit, um zu realisieren, dass es getrennte Schalter für die Zündung und den Anlasser gab. Jetzt startete der Motor, aber mit soviel Geknalle, dass das ganze Hotel geweckt war, bevor wir uns aus dem Staub gemacht hatten. Die übrige Fahrt verlief zügig mit Ausnahme einer Benzinpanne, da ich die Reichweite noch nicht im Griff hatte. Eine Polizeistreife versuchte zu helfen, hatte aber keinen «Most» dabei. Sie riefen einen Kollegen zu Hilfe, der mit ihnen einen Unfall protokolliert hatte und bald einmal auftauchte.

Ich musste in der Folge feststellen, dass die drei Doppelweber beträchtlich durstiger waren als die SU Vergaser im C-Type. Am Schweizerzoll in Vallorbe wollte ich den D-Type zur Verzollung anmelden. Es war aber Sonntag, viel Verkehr und wir mit französischen Nummern, was ein Durchwinken zur Folge hatte. In der Schweiz übergab ich den C-Type nach einigen Ausfahrten im Oktober an Marcel Schaub in Lausen, der Erfahrung mit der Verzollung von englischen Oldtimern hatte. Da ich ja den C-Type hatte, pressierte dies nicht und ich liess ihm Zeit.

Im Mai **2005** ging ich zu einer Klassenzusammenkunft nach Liestal. Anschliessend fuhr ein Kern zum Kegeln nach Lausen und ich benutzte die Gelegenheit, um Marcel guten Tag zu sagen. Doch seine Garage war leer und anderweitig vermietet. Vom D-Type weit und breit nichts zu sehen. Dank seinem Nachbarn konnte ich ihn kontaktieren und erfuhr, dass er seine Garage an Eggimann in Sissach abgetreten habe und dieser nun die Verzollung des D-Types vornehmen würde. Da Eliane in jener Zeit oft in Basel arbeitete bat ich sie, doch einmal bei Eggimann reinzuschauen. Das tat sie auch, aber kein D-Type weit und breit, er sei auf einer Ausstellung (!). Nun kam bei mir der oberste Hemdenknopf doch allmählich unter Druck und ich stellte ein Ultimatum mit dem Resultat, dass die Katze im April **2006** endlich die schweizerische Nationalität erhielt. Ende April reiste ich per Bahn mit den Schildern unter dem Arm nach Sissach und wollte über Nebenstrassen nach Hause fahren. Die Vergaser waren offensichtlich nicht richtig eingestellt, es knallte laufend und ich musste wegen den Fehlzündungen umdrehen und die Webers nachjustieren lassen. Der zweite Anlauf gelang und von da an bereitete der D-Type ungetrübtes Vergnügen.



Cresta Ausfahrt, Juli 2006, Siesta

Da Eliane und ich mit beiden Katzen Ende Juli 2006 zum Cresta Golf Weekend fahren wollten, musste der Sitz des C-Type für Eliane angepasst, und im Vorfeld etwas Fahrtraining absolviert werden. Also fuhr Eliane mit mir als Beifahrer an einem schönen Samstag Richtung Westen, wo wir am Murtensee Eglis essen wollten. Es war gewittrig und wir versuchten, den örtlichen Gewittern auszuweichen mit dem Resultat, dass wir vom Regen in die Traufe gerieten. Da Eliane nicht über die Windschutzscheibe hinaussehen konnte und Scheibenwischer fehlten, musste ich die Richtungsbefehle wie beim Panzerfahren geben. Tropfnass haben wir die Übung abgebrochen und uns nach Hause aufgemacht, aber sofort waren wir wieder im Sonnenschein und bis wir zuhause anlangten, hatte uns der warme Fahrtwind komplett getrocknet. Also nochmals Richtung Murtensee und wir kamen doch noch zu unseren Eglis. Die darauffolgende Fahrt nach St. Moritz, die Cresta Ausfahrt und die Heimreise über viele Pässe hat Spass gemacht.

Im Juni **2007** fuhr ich allein im C-Type zum Cresta Golf Weekend und wurde so richtig verregnet. Am Julier hatte es mehrere Baustellen mit ewiglangen Rotphasen, an denen ich so richtig bis auf die Unterwäsche gewässert wurde. Im Hotel Eden nahm man sich dem Problem an, stellte mir eine Garage zur Verfügung und trocknete meine Textilien. Gottseidank herrschte für die Ausfahrt am Samstag und die Rückfahrt am Sonntag wieder Trockenheit. Aber ich habe die schönen und problematischen Seiten vom Sportwagenfahren ohne Verdeck eindrücklich vorgeführt bekommen. Im Juni **2008** fuhren wir wieder mit beiden Katzen zum Cresta Weekend, wobei die Ausfahrt die Pässe Albula und Flüela umfasste mit Mittagessen im Sertigtal. Die Rückreise führte dann über Julier, «Grand Canyon» und Oberalp nach Andermatt zum Lunch, wo wir den GP von Frankreich live am Fernsehen verfolgten und anschliessend über den Susten ins Bernbiet zurückkehrten. **2009** fand das Cresta Weekend erst Ende Juli statt, wobei St. Moritz von Oldtimern überschwemmt war, weil gleichzeitig die British Classic Cars zu Gast waren. Mitte August nahm ich mit dem D-Type an der Bergprüfung in Altbüron teil.



Katzen im Schnee, 125 Jahre SMTC Cresta C- und D-Type

Anfangs Februar **2010** feierte der Cresta Club SMTC sein 125-jähriges Bestehen und führte entlang dem Run, aber bergauf eine Regelmässigkeitsprüfung durch. Da mein Bruder als Helfer mitkam, fuhren wir mit C-Type, D-Type und Jeep nach St. Moritz, wo wir die 10-tägigen Feierlichkeiten mitmachten. Im Wettbewerb wurde Eliane im C-Type 5. mit 0,47 Sek. Differenz und ich im D-Type 10. mit 0,8 Sek. Aber ich war Zweitschnellster hinter Enrico Guggiari im Döschwo mit einem Ferrarimotor mit 3,5



Ausfahrt Klausenpass mit Eliane, Ann, Roger, Nichte von Ann und Charles (v.r.)



Jaguar E-Type 2+2, 4,2 l, US Ausführung links gelenkt

Litern Hubraum! 2010 fand das Cresta Golf Weekend Mitte Juli statt und wurde wiederum mit beiden Katzen bestritten.

In allen Jahren vorher haben wir nebst den Cresta Weekends regelmässig Ausfahrten in der Schweiz gemacht, alleine, mit Freunden, mit weiteren Oldtimern usw. So u.a. eine Ausfahrt mit allen verfügbaren PS über den Klausenpass, als mein Bruder Roger mit seiner Ann aus Vancouver zu Besuch in der Schweiz war.

Mitte Juni **2011** wurde das Jaguar Alphabet mit einem **D-Type 2+2** erweitert, als Coupé mit Dach und 2 Notsitzen. US-Ausführung, linksgelenkt und mit B&W Automatikgetriebe ausgerüstet. Zum Cresta Golf Weekend fuhren Eliane im C-Type und ich im Coupé, wobei sich der Automat im E-Type am Berg schwertat und der Motor zur Überhitzung neigte.

Im September 2011 wurden in Goodwood 50 Jahre E-Type gefeiert und wir beschlossen, mit C und D daran teilzunehmen aber den Kanal einmal von Caen nach Portsmouth nachts zu überqueren. Abfahrt montags mit Lunch in Frankreich. Nachmittags auf der Autobahn in der Nähe von Auxerre plötzlich lautes Pfeifen im D-Type. Die Lichtmaschine hatte sich gelöst und deren Flügel streifte den Motorblock. Da wir nicht selbst reparieren konnten, musste uns der Abschleppdienst holen. Dieser transportierte den E-Type zu einer Spezialwerkstatt ausserhalb der Stadt, während ich mich mit Eliane und unserem Gepäck im C-Type (!) bei einsetzendem Regen auf Hotelsuche machte. Am nächsten Morgen überraschte uns die kleine Werkstatt. Blitzsauber, spezialisiert auf Unterhalt und Komplettrevisionen von älteren Jaguars mit mehreren Schweizer Kunden. Unser D-Type wurde fachgerecht repariert und bemerkt, dass im Vorfeld mit metrischen Gewinden gebastelt worden war. Wir erreichten Caen am Nachmittag und hatten genügend Zeit, uns bis zum Boarding in der Stadt umzuschauen. Am nächsten Morgen gelang es nicht, gleichzeitig an Land zu kommen und ich sagte zu, bei erster Gelegenheit auf Eliane zu warten. Aber von Bord ging es zwischen Leitplanken direkt auf die Autobahn, ohne dass ich hätte anhalten können, dazu erwischte ich noch die falsche Richtung. Endlich konnte ich anhalten und versuchen, mich zurecht und wieder auf die Autobahn zu finden. Und was sah ich nach wenigen Meilen? Den C-Type auf dem Pannestreifen. Wir checkten, was wir konnten und behoben dabei eventuell einen schlechten Kontakt an der Benzinpumpe. Bei leichtem Gefälle war ich in der Lage, die Katze anzustossen und wieder zum Leben zu bringen. Mit etwa einer Stunde Verspätung trafen wir am Treffpunkt mit Charles ein und von da an verlief alles reibungslos. Nach Goodwood flog



Der Jaguar E-Type 2+2 2011 in Goodwood

Eliane nach Hause und Charles brachte den C-Type in einer abwechslungsreichen Fahrt zurück in die Schweiz. Goodwood war wieder eine grosse Nummer mit spannenden Rennen und hochklassigen Fahrzeugen, sowie Flugvorführungen mit Bombern und Jagdflugzeugen aus WW II. Und Wiedersehen mit Rennfahrern und Freunden vom Cresta. Für die Heimreise wählte ich die Fähre von Newhaven nach Dieppe, um noch Paris einen Besuch abzustatten. Tanken war fällig, ich verlegte den Stopp jedoch auf die französische Seite, weil ich dachte, dass Dieppe genügend Tankstellen hätte. Die Strasse führte jedoch vom Hafen direkt aufs Land und nun spielte sich ein Drama ab: Erste Tankstelle geschlossen, Zweite von der Hauptstrasse weg «Säule defekt», Dritte abgesperrt und die Vierte war eine Attrappe, d.h. ausser Betrieb. Und nun stand der E-Typ still. Regen setzte ein und es dauerte eine Ewigkeit, bis mich jemand bis zur nächsten Tankstelle mitnahm. Und es dauerte nochmals lange, bis mich ein lokaler Bauer von der Tankstelle aus mitnahm und bereit war, einen Umweg zu fahren. Vor Paris wurde der Verkehr dicht und führte zu Staus, welche wiederum meinen Motor zur Überhitzung brachte. Ein gutes Nachtessen mit Bekannten machte das Ganze vergessen und die Restfahrt am Dienstag war wieder ereignislos. Der Kühlflügel bestand nur aus einem verdrehten Flacheisen und wurde durch einen richtigen Lüfter ersetzt, womit das Überhitzungsproblem gelöst war. Mitte August 2011 nahm Eliane mit dem C-Type an der Bergprüfung in Altbüron teil, während ich die Gelegenheit hatte, einen Rundflug mit einer historischen Boeing Stearman Doppeldecker zu geniessen, welcher uns auch über Altbüron führte.

Im Mai **2012** fuhren wir zum GP Historic nach Monte Carlo, Ich mit Denise im E-Type und Eliane mit Charles in ihrem SLK. Anschliessen gings via St. Tropez bis nach Marseille zum Ecaillier Claude und von da mit einer Übernachtung in Piolenc nach Hause, während der SLK noch einen Abstecher nach St. Maries de la Mer machte. Zum Cresta Golf Weekend Mitte Juli 2012 gings mit dem E-Type und Eliane im C-Type. Dieser erlitt einen Defekt an der Ölpumpe, was vor Ort trotz zugestellten Ersatzteilen nicht zu reparieren war. Charles und ich holten die Katze zwei Wochen später per Anhänger im Engadin ab, worauf die Reparatur bei Rolf Gubler in Frauenkappelen mit Erfolg durchgeführt wurde.

Anfangs **2013** entschied ich mich, die beiden offenen Jaguars C- und D-Type zu verkaufen. Ich hatte altershalber Mühe darunterzuliegen, aufzustehen und auszusteigen. Im Weiteren hatte ich meine Freude gehabt, bin aber auch etliche Male tüchtig nass geworden. Ein Makler übernahm den Verkauf und die Fahrzeuge gingen in die



Eliane im C-Type in Altbüron 2011



Jaguar Alphabet von vorn:

D-Type, 3,4 l

C-Type, 3,8 l

E-Type, 4,2 l



Citroen 2CV6, 1986, Kermit «I fly bleifrei»

neue Oldtimerhalle nach Altdorf. Der C-Type ging bald an einen Weinhändler in der Nähe von Zürich und für den D-Type erhielt ich einen Anruf von Adrian Hamilton, wieso ich nicht an ihn angeboten hätte. Ich sagte ihm, dass hohe Kosten angefallen seien, um den D-Type in der Schweiz auf die Strasse zu bringen und ich deshalb nicht gedacht hätte, dass eine Rückkehr nach England möglich sei. Bald meldete sich ein junger Engländer, Perry Oldike, flog nach Zürich, kreuzte in Altdorf auf und kaufte die weisse Katze. Bei meinem Besuch in England im Juni **2014** traf ich Perry und er sagte mir, dass er Adrian Hamilton kenne und er in London mit dem lauten D-Type Probleme habe und an einen Verkauf denke. Als ich Ende August meinen Bruder in Vancouver besuchte, sah ich in einer amerikanischen Autozeitschrift ein Inserat von Adrian Hamilton mit «meinem D-Type» zu einem stolzen Preis. Zum Cresta Golf Weekend im Juli 2013 gings im Juli mit dem E-Type und im September nach Goodwood mit Easy Jet und Mietwagen.

2014 erfüllte ich mir einen Bubentraum (?) und erstand einen Döschwo 2CV6, Baujahr 1986 mit 602 ccm und immerhin 26 PS. Eines der letzten für Deutschland produziertes Model für bleifreies Benzin in saftigem Grün, was ihm sofort den Übernamen «Kermit» eintrug. Damit ging es auch gleich ans Cresta Golf Weekend Ende August 2014. Der 2CV6 war etwas einsam, so dass ihm noch Ende Jahr ein Citroen Traction Avant BL 11 Légère, Baujahr 1956, zur Seite gestellt wurde. Ich hatte ihn in der Sendung «Bares für Rares» gesehen und den Eigentümer ausfindig gemacht. Ein Polizist, der den BL 11 mit einem Freund akribisch und mit über 120 Fotos dokumentiert, revidiert hatte. Nach der Probefahrt wurden wir handelseinig und holten den «Gangsterwagen», wie er auch genannt wird, noch im 2014 in Freiburg i.Br. ab.

Zum Cresta Golf Weekend fuhr ich im Juli **2015** mit dem E-Type, während Charles und Eliane den 2CV6 benutzten. Die samstägliche Ausfahrt führte in diesem Jahr über den Berninapass in die Gegend von Chiavenna, wo wir köstlich verpflegt wurden. Auf dem Heimweg, auf der Autobahn, begann der E-Type stark nach verbranntem Gummi zu riechen, so dass ich bei der Raststätte Wangen a.A. anhielt. Als ich die Motorhaube öffnete, züngelten Flammen vorn am Motor. Sofort rannte ich nach einem Feuerlöscher und als tatsächlich keiner herumhing in den Shop und griff mir 2 grosse Flaschen Mineralwasser. Beim Jaguar angelangt, war das Feuer erloschen und ich konnte das Wassert zurücklegen. Was war passiert? Die Lichtmaschine hatte blockiert, worauf der Keilriemen schliff und zu brennen begann. Aber es



Citroen Traction Avant, 11BL Légère, 1956

brauchte den Abschleppdienst, um nach Hause zu kommen. Die Lichtmaschine erhielt neue Lager und einen korrekten Keilriemen und alles war wieder IO.

Zum Cresta Golf Weekend anfangs Juli **2016** kam der zuletzt erworbene Traction Avant zum Zug. Dieser hat eine präzise Lenkung, gute Strassenlage und ist angenehm zu fahren. Das Lenken braucht aber viel Kraft und die Gangwechsel wünschen Zwischengas. Mit nur 3 Gängen ist er aber am Berg überfordert. Für einmal war das Essen in Italien unbefriedigend, was aber durch zwei gute Nachtessen am Freitag und Samstag wettgemacht wurde

Da ich einen Tesla 3 vorbestellt hatte, musste Platz geschaffen werden und dies betraf nun den Jaguar E-Type 2+2, der im Mai **2017** nach Luzern verkauft wurde. Im September heiratete ich Denise, aber keiner der Citroens kam zum Einsatz, weil mir von meinem lieben Freund und ehemaligen Kunden Christoph Papritz ein Rolls Royce zur Verfügung gestellt wurde. Dank schönem Sommer- und Herbstwetter kamen aber sowohl der Kermit als auch der Traction Avant zu zahlreichen Ausfahrten. Trotzdem werde ich die beiden «Citronen» gelegentlich verkaufen, um Platz für den Tesla zu schaffen. Das wird dann im Diesseits wohl mein allerletztes Auto sein.

Privat und geschäftlich fahre ich seit über 60 Jahren immer Citroen, davon viele mit 50' bis 60'000 km pro Jahr und total über 2 Mio. km. Alle zwei bis drei Jahre erfolgte ein Wechsel. Seit der Pensionierung fahre ich einen Citroen DS 5 Hybrid und da dieser Wagen immer noch zeitgemäss ist, sparsam und komfortabel fährt und ich heute bedeutend weniger km zurücklege, musste er dem Tesla bis jetzt noch nicht Platz machen. Früher bin ich oft grosse Distanzen gefahren, England, Schottland, Spanien, Dänemark, Schweden, Tschechien etc. meistens mit dem Auto. Heute liegen die Ziele näher, wofür die Reichweite eines «Stromers» jederzeit ausreicht, und wenn's weiter geht, so heisst die Lösung Easy Jet plus Hertz (oder ähnlich). Ich hoffe, dass es mir die Gesundheit erlaubt, noch einige Jahre selbst zu fahren, denn ich fahre gerne und lieber als daneben zu sitzen.

Trevor's Jaguar D-Type



Kermit 2 CB

