

## Concours d'Elégance Schwetzingen

# Katzen-Schau

Das Ambiente stimmt. Drapiert auf saftig grünen Teppichen gepflegten Rasenflors präsentieren sich 150 automobiler Skulpturen dem Publikum und den strengen aber wohlmeinenden Augen der Juroren. Im Hintergrund plätschern die Fontänen der Springbrunnen, vom blauen Himmel scheint die Sonne auf das Areal, und die Sandsteinkulisse des weiten Rundes der imposanten Schwetzingener Schloss-Halbbögen sorgt für gediegene Atmosphäre.

Jaguar hat, neben Alfa Romeo und Bentley, beim European Concours d'Elégance in der sonst vor allem durch seinen Spargel bekannten badischen Residenzstadt einen besonderen Auftritt. Den Besuchern wird dies schon beim Haupteingang in die Schwetzingener Anlage unübersehbar deutlich: Da stehen nämlich, ordentlich im Halbkreis aufgestellt, Preziosen aus dem Fundus des Jaguar Daimler Heritage Trust (JDHT): Vom niedlichen Swallow Side Car, mit dem die Firmengeschichte einst begann, über SS 100 Airline Coupé und XK 120 (NUB 120, der Wagen von Ian Appleyard, mit

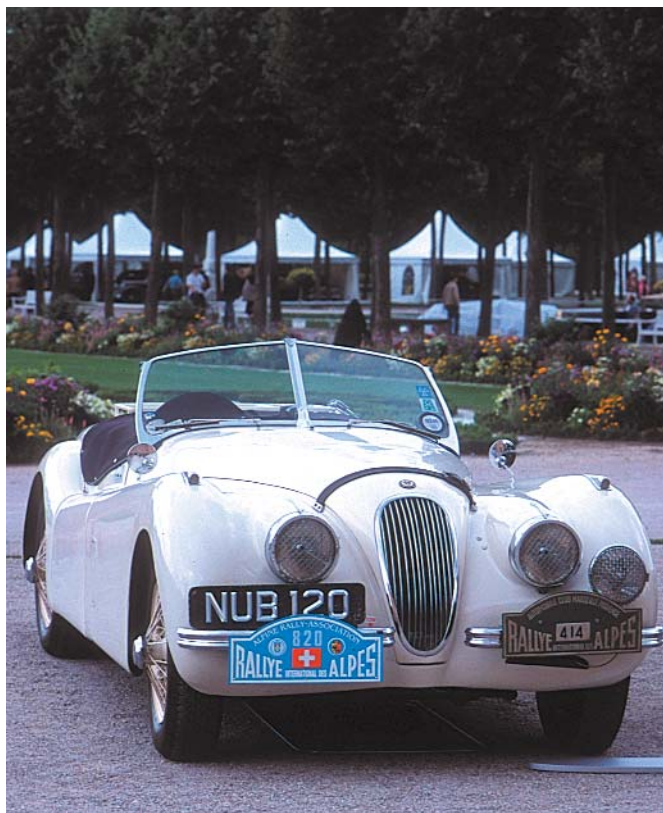
dem er dreimal die schwierige Rallye des Alpes gewann) und dem dritten gebauten E-Type, das Ausstellungsstück von Genf 1961 mit dem berühmten Kennzeichen 77 RW bis hin zu C- und D-Type und der flachen Flunder namens XJ13, der nie ein Rennen bestritt, aber heute noch so aussieht, als hätte er jeden Gegner, gleich ob aus Maranello oder Detroit ganz locker platt machen können.

In zwölf Klassen sind die vierradrigen Beispiele eleganter und sportlicher Formgebung im Automobil-Design auf ebenso vielen Grasflächen des von brei-



# CONCOURS D'ÉLEGANCE

45



# VERANSTALTUNG

46

ten Spazierwegen durchbrochenen Schlossgartens aufgestellt. Die gezeigten Exponate blicken bis in die Frühzeit des Automobilbaus zurück – der älteste Daimler von 1897 ist ebenfalls dabei – und reichen bis in die späten Siebziger.

**L**uxuriöse Edelkarossen französischer Provenienz wie Talbot oder Delahaye blinken und blitzen dem lustvoll flanierenden Publikum ebenso entgegen wie formvollendete Alfa Romeo der dreißiger Jahre (sogar ein echter Mille-Miglia-Sieger von damals ist dabei), bullige Bentley, filigrane Osca, sportliche Maserati oder putzige MG.

*Der SS 100 mit Saoutchik-Karosserie von Peter Reichle erhielt einen Sonderpreis für Sonderkarosserien.*



Über 20 Fahrzeuge stehen auf dem Grün der Jaguar-Gruppe, vom SS 1 über einige SS 100 (dabei war auch Ric Weiland aus Mainz, zum ersten Mal bei einer öffentlichen Veranstaltung seit seinem erschütternden persönlichen Erlebnis vom Dezember vergangenen Jahres, als er sich für endlos lange Stunden in der Gewalt von Geiselnehmern befand; es war schön ihn wieder zu sehen), Mark IV, XK 120, XK 140, E-Type und MK 2. Und sogar der Werks-C-Type, mit dem Tony Rolt und Duncan Hamilton 1953 in Le Mans gewannen, sticht mit der bekannten

schwarzen Startnummer 18 auf weißem Rund aus der Menge. Glänzend, nicht so verdreckt wie damals nach dem Sieg. Wobei unter den Juroren bei der ersten Inspizierung eine Diskussion entbrennt: Kann ein Rennwagen elegant sein?

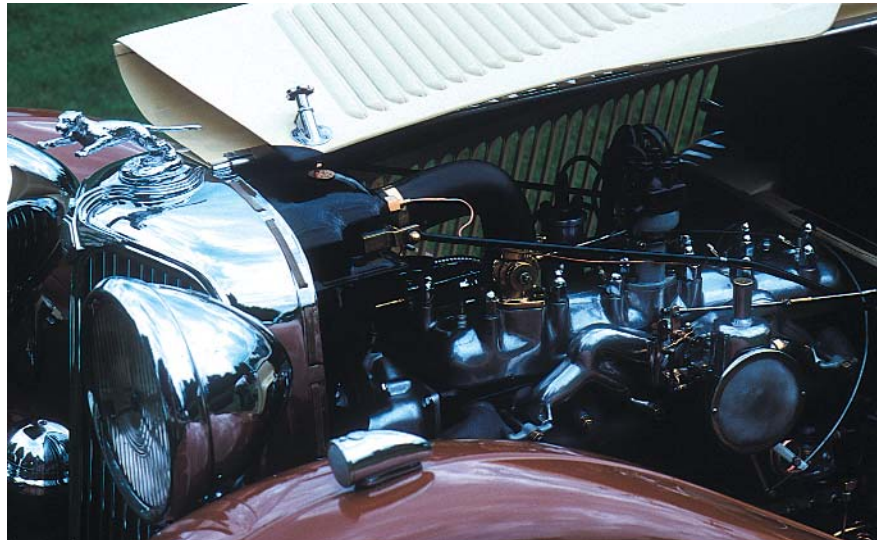
Klarer Entscheid, zumindest in der vierköpfigen Jaguar-Juroren-Gruppe, zu der auch JDHT-Chef Sir Peter Mitchell und Ex-JAG-Präsident Dr. Gerrit Balken gehörten: Nein. Ein Rennwagen vertritt dafür zu extrem die Regeln des „form follows function“. Ein Rennwagen kann bullig aussehen, beeindruckend und schnell natürlich – aber wirklich elegant wohl nicht.

Gerade aber die Eleganz aber, das hatte Concours-Veranstalter Bob Gathercole der 24köpfigen Jury mit auf den Weg gegeben, sollte wichtigstes Kriterium bei der Beurteilung sein und war deshalb





*Die Klapperschlange (oben) fand sich bei der Restaurierung des SS 100 (rechts) im Motor; Peter Mitchell (mit Hut) und ein Mitarbeiter des JDHT haben im Swallow Side Car auch im Stehen ihren Spaß (Mitte); das Jaguar-Zelt lud zu Gesprächen und zum Verweilen.*



auch mit maximal 30 der insgesamt 100 möglichen Punkte veranschlagt. Weitere Rubriken umfassten Motor, Chrom, Innenausstattung, Instrumente, Karosserie und Originalität.

Am Ende war es so ein wenig wie den Eislauf-Konkurrenzen: Die letzten Exponate wurden tendenziell etwas besser bewertet als die ersten. Der klare Sieg des E-Type Roadster 3.8-Liter von P.D. Lawson war über jeden Zweifel erhaben: Das Auto, das von dem schottischen Ehepaar jedes Jahr etwa 6000 Meilen gefahren wird, stand makellos vor der Jury – in eben jenem perfekten Zustand, der nicht in die Kategorie „überrestauriert“ fällt.



Der rote SS 100 von Peter Reichle mit der ungewöhnlichen Karosserie von Sautchik gebührte mit Recht der Sonderpreis für den schönsten Jaguar mit Sonderkarosserie.

Im sonntäglichen Stechen der zwölf Klassenbesten hatte der E-Type gegen die faszinierenden Formen des dunkelblauen Alfa Romeo 2900B von W. Connor aber keine Chance. Das beeindruckende Beispiel italienischer Couturiers-Kunst wurde von der Ehrenjury, der auch Jaguar-Chef Bob Dover angehörte, eindeutig zum „Best of Show“ gekürt.



# VERANSTALTUNG

48



*Zum „Best of Show“ wurde der Alfa Romeo 2900B Berlinetta von W. Connor (links) gekürt, optisch und akustisch machte der Jaguar XJ13 Furore (rechts); ein Beispiel für einen perfekt restaurierten E-Type-Motor war der Jaguar-Klassensieger von P. D. Lawson aus Schottland (unten).*



Noch eine Stufe höher rangierte der schwarze Horch 710 Roadster mit einem Blechkleid der Baseler Firma Reinbold & Christ, den Peter Kaus aus Frankfurt nach Schwetzingen gebracht hatte. Dieses irrwitzig aufregende, kurvige Kunstwerk auf Rädern erhielt den Preis „Best in the World“ – eine Auszeichnung amerikanischer Dimension, gestiftet von Meguiar's, dem weltweit größten Hersteller von Autopflegemitteln.

Qualifizieren können sich für diese Trophäe nur solche Fahrzeuge, die schon bei einem der anderen wichtigen Concours d'Elégance im kalifornischen Pebble Be-

ach, in der Villa d'Este am Comer See oder in Paris gewonnen haben.

*G*ewonnen hatten auch alle Jaguar-Gäste, die Zutritt zu dem großen, auf einem separaten Areal des riesigen Schlossgeländes errichteten Zelt hatten, den neuen XJ Probe fahren (siehe auch Bericht auf Seite 38) oder die verschiedenen XJ der früheren Generationen begutachten konnten, welche von JAG-Mitgliedern ebenso für die Veranstaltung zur Verfügung gestellt worden waren, wie einige XK-Mo-

delle für eine noch eilig organisierte Journalisten-Ausfahrt.

Bei so viel Gutem, Edlem, Schönem stach lediglich der dürftige Zuschauerandrang negativ ins Auge, der – zumindest am Samstag – doch sehr zu wünschen übrig ließ. Bei Eintrittspreisen von 15 Euro für die Tageskarte vielleicht kein Wunder, aber auch die Vorberichterstattung in den Zeitungen war schwach. Hier kann der begleitende AvD sicher noch zulegen, und dann sollte dem Concours in Schwetzingen der Erfolg beschieden sein, den er wirklich verdient.

*Text & Fotos: Mike Riedner*

