

Über sieben Pässe musst du fahren...

Wie vor 50 Jahren: Mit dem Jaguar E-Type über Grimsel, Furka, Gotthard, Bernina, Albula, die Lenzerheide und den Klausen - eine Zeitreise.

Von Peter Hegetschweiler*
Eine Passfahrt mit dem Auto als Wochenend-Vergnügen? Vielleicht auch gleich im Doppelpack? Furka und Grimsel? Das war damals der absolute Klassiker.
Damals - vor 50 Jahren. Oder noch ein bisschen mehr. Selbst erlebt. Auf der Rückbank im zweitürigen VW-Cabrio meines Vaters. Ein Hebmüller wars, sagt die Chronik. Zweifarbig, schwarz mit elfenbeinfarbenen Türen. 136 Exemplare davon soll es heute noch geben. Zu Liebhaberpreisen bis zu 60 000 Franken.

Der Inbegriff von Sportlichkeit
Zur Legende hat es das kleine Hebmüller-VW-Cabriolet trotz allem (inklusive meiner kindlich-freudvollen Passfahrt-Erinnerungen) nie gebracht. Im Gegensatz zu einem ganz anderen Auto - einem Auto auch von einem ganz anderen Kaliber: dem E-Type von Jaguar. Der gilt heute noch als Inbegriff für Sportlichkeit gepaart mit Eleganz. Und Potenz - nicht nur seiner erotischen Formen wegen.
Doch wo soll er das alles heute noch beweisen? 50 Jahre nach seiner Weltpremiere am Genfer Autosalon 1961? Genau: Dort, wo sportliches Autofahren auf regulärer Strecke nach wie vor den grössten Spass macht: auf einer Zeitreise über die schönsten Alpenpässe.

Das hat man sich bei Jaguar Schweiz auch so gedacht. Und von den etwa 750 E-Type, die hierzulande noch immer gehegt und gepflegt werden und ab und zuso-gar zu einem «richtigen» Einsatz kommen, ein paar für eine dreitägige Jubiläumsfahrt fit gemacht. Und so setze ich mich denn erwartungsfroh in Murten, dem Ausgangspunkt des Raids, hinter das filigrane Lenkrad eines silbergrauen Jaguar E-Type 3.8 Liter, Serie I, von 1963. Und brause los...

Ohne Servo über sieben Pässe
Nein, natürlich nicht. Zuerst muss die richtige Sitzposition gefunden und dann die Gurte richtig festgezurrut werden. Wichtig bei dieser Anprobe: Der linke Fuss muss das Kupplungspedal voll durchtreten können, der erste Gang ist noch nicht synchronisiert und kann - bestenfalls! - im Stillstand sauber eingelegt werden. Dass dieser E-Type auch noch keine Servolenkung hat, realisiert man etwas später. Immerhin früh genug, um sich ausmalen zu können, wie sich das am Grimselpass anfühlen wird. Von Innertkirchen aus hinauf auf 2165 Meter über Meer.
Aber derlei «Mühsal» ist schnell wieder vergessen. Allein schon der sonore Sound, der nach dem Drehen des silbernen Zündschlüssels das Ohr verwöhnt und einen fortan begleitet, lässt den Adrenalinspiegel weiter ansteigen. Erst recht, wenn sich der 6-Zylinder-Reihenmotor mit 265 PS anschickt, seine volle Kraft endgültig zu entfalten.
Und das ist (oder war) ja erst der Anfang. Denn 1971 liessen die Briten auf den 6-Zylinder den V12 folgen. Sie präsentier-ten ihn natürlich dort, wo so ein Gigant



Der Jaguar E-Type feierte vor 50 Jahren seine Weltpremiere in Genf und ist als Coupé oder Convertible eine sportliche Legende. Fotos: Patrick Corminboeuf/Daniel Reinhard

auch bestens hinpasst: in New York, zumal die USA ohnehin der weitaus grösste Absatzmarkt waren. Insgesamt 72 500 Fahrzeuge hat Jaguar von seinem legendären Sportwagen verkauft, fast 80 Prozent gingen nach Amerika. 1974, nach 13 wirtschaftlich nicht immer ganz so glanzvollen Zeiten, lief das letzte Exemplar vom Band. Doch der E-Type lebt in den USA weiter - seit 1996 als automobiles Kunstwerk in Dauerausstellung des New York Museum of Modern Art.

Peter Maffay - auch eine Legende
Zurück in die Schweiz und damit zum Jubiläums-Raid über sieben Pässe und entlang von sieben Seen - vom Murtensee bis zum Vierwaldstättersee. Ganz im Sinne von Peter Maffay. Dem deutschen Edelrocker, selbst auch eine Legende, gelang 1980 mit dem Song «Über sieben Pässe musst du fahren» - pardon: «Über sie-

ben Brücken musst du gehen» der Durchbruch. Den Titel allerdings hatte Maffay der DDR-Band Karat abgekupfert. Der E-Type war in all seinen Varianten immer und ausschliesslich das Original.
Für die Fahrt über die Furka verdoppeln wir ab Gletsch also die Anzahl der Zylinder. Was für mich im 5,3 Liter V12 Convertible trotz geschlossenem Dach das Retro-Erlebnis einer «klassischen Passfahrt» definitiv perfekt macht. Zum einen von der imposanten Bergkulisse her, zum andern dank auch heute noch ungetrübtem Fahrspass 110 Kurven hinauf auf 2436 Meter über Meer und wieder hinunter nach Andermatt. Und alles (fast) ohne Gegenverkehr. Kaum zu glauben, dass es so etwas heute, 50 Jahre «danach», noch gibt. Passfahrten, war ich der Meinung, sind doch längst passé.
Das Staunen gilt aber auch dem Auto. Und der Leichtigkeit des Seins hinter dem

Lenkrad trotz der Wucht eines 5,3-Liter-Triebwerks unter der legendär langen Haube. Die Elastizität des 12-Zylinders ist phänomenal: Selbst im vierten Gang kann man den offenen Engländer ab 800 Touren ruckfrei beschleunigen, um ihn dann bis 6500 Touren in einem wahren Klang-Furioso hochzudrehen. Und weil im Gegensatz zum Ur-E-Type alle vier Gänge synchronisiert sind und einen obendrein eine Servolenkung verwöhnt, wird die Jubiläumsfahrt gleichsam zur Jubelfahrt.
Bis... ja, bis uns der Weg ans erste Etappenziel in Ascona die Leventina hinunter über die A2 führt. Erst hier zeigt sich, für welche Art sportlicher Fahrspass der Jaguar E-Type ganz bestimmt nicht gebaut worden ist: für lange Autobahnfahrten. Was den Lenker damals hierzulande aber kaum zu kümmern brauchte. In der Schweiz wurde das erste Teilstück einer «kreuzungsfreien Strasse» - so die Ter-

minologie - nämlich erst im Jahr 1955 eröffnet. Es führte von Luzern nach Horw. Über 2,5 Kilometer.
Denn bei konstant hohem Tempo ist es mit der frohen Leichtigkeit ebenso schnell vorbei. Die Motorhaube vibriert, der Motor heizt Pilot und Co-Pilot tüchtig ein, der Fahrtwind übertrumpft den Sound des Blaupunkt-Radios. Und so ist man fast froh, wenn man nach Bellinzona von der Autobahn wekommt. Auch wens dafür staut - und man bis Ascona den ersten Gang 107-mal von neuem einlegen muss. Mindestens.

Sondermodell zum Jubiläum
Anderntags kennt man keine solchen Problemchen mehr. Und fährt trotzdem erneut ein Klasseauto, jetzt allerdings ein brandneues: den Jaguar XK-E50 in limitierter Sonderauflage zum 50-Jahr-Jubiläum. Nur 50 Fahrzeuge wird es geben, je 25 als Coupé und als Convertible. Zum ebenso exklusiven Preis von 145 900 für die geschlossene und 157 900 Franken für die offene Version.
Der E50 basiert auf dem XK, dem erklärten, wenn auch optisch dezenten Nachfolger des E-Type. Gestylt hat ihn jener Ian Callum, der als Zehnjähriger - so geht diese Legende - an Jaguar geschrieben hat, er wolle Autodesigner werden. Das war 1964 - und der erste E-Type gerade mal drei Jahre auf der Strasse. Seit 1999 ist Callum als Nachfolger von Geoff Lawson nun schon Chefdesigner bei Jaguar. Zuvor hat der heute 57-jährige Schotte bei Aston Martin gearbeitet. Und dort unter anderem den DB7 kreiert - ebenfalls eine Legende.
Auch oder gerade mit dem XK setzen die Briten, seit 2009 im Besitz der indischen Tata Motors, ihre grosse Sportwagen-Tradition fort, wie sie einst der E-Type prägte. Allerdings verzichtet Jaguar Schweiz bei der Sonderedition XK-E50 auf die 510 PS starke Kompressorversion. Man begnügt sich im edlen Jubiläumsmodell mit dem 5-Liter-V8-Sauger, der 385 PS leistet und auf einer Passfahrt - zum Beispiel über die Bernina oder über den Klausen - genauso begeistern kann wie sein legendärer Vorgänger. Wenn nicht sogar ein bisschen mehr.

** Peter Hegetschweiler fuhr den E-Type und den XK-E50 auf Einladung von Jaguar Schweiz in den Schweizer Alpen.*



Treffen der Generationen: Der Jaguar E-Type (beide Autos rechts) und die neueste Generation des Jaguar XK beim «Break» auf der Klausen-Passhöhe. Foto: Patrick Corminboeuf