

Technik-Abende in Knonau 2021

Feinfühlig als «Alles für die Katze» überschreibt Thomas seinen Bericht über die Technikabende vom 9./10. November 2021 in Knonau. Dieses Jahr ging es um den XK-Motor.

Text: Thomas Lötscher

Bilder: Ueli Jaun, Jürg Rupp

Der inzwischen schon traditionelle Technik-Abend in Knonau widmete sich dieses Jahr dem XK-Motor, brachte eine zündende Idee unter die Leute und verriet, wie man einen Oldtimer tunen kann – notfalls sogar gratis.

Wenn es früh eindunkelt, Nebel durch die Landschaft wabert und feuchte Kälte in die Glieder dringt, dann ist die schönste Zeit für Oldtimerfahrten definitiv vorbei. Umso mehr freut man sich auf den Technik-Abend bei British Classic Cars in Knonau. Dieses Jahr an zwei Tagen, dem 9. und 10. November, unter dem sinnigen Titel «Alles für die Katze». Wir nahmen den ersten Termin wahr und machten ihn zu einem Drei-Generationen-Projekt: Meine Tochter Tamara, die an diesem Tag 21 wurde und in Fribourg studiert, kam extra von dort angereist, und mein Vater Simon erwartete uns schon in den heiligen Hallen der Familie Weingartner.

Nachdem die Covid-Zertifikate kontrolliert, erste Getränke gefasst, alte Bekannte freudig begrüsst und die in der Garage stehenden Autos begutachtet und bewundert waren, begrüsst Lilo Jaun die Gäste im Namen des Jaguar Drivers' Club Switzerland und der gastgebenden Familie Weingartner (Abb. 1). Ihre Frage, wer denn einen Bericht für die *Jaguar Tribune* verfassen möchte, löste einen Tumult aus, in dessen Verlauf ich mich mit hauchdünnem Vorsprung durchsetzen konnte. Nein, ganz so dramatisch war es dann auch nicht.

auch, dass schon einige Teilnehmer ihre Oldtimer umgerüstet und gute Erfahrungen damit gemacht hatten.

Motor mit Geschichte

Der XK-Motor von Jaguar ist eine Legende im Bereich des Motorenbaus (Abb. 3). In verschiedenen Evolutionsstufen wur-



Abb. 1: Freudiges Treffen bei British Classic Cars in Knonau.

Zündung mit Vorteilen

Die muntere Schar wurde in drei Gruppen auf die drei Posten verteilt. Wir starteten bei Clemens Weingartner und liessen uns die 123-ignition erklären (Abb. 2). Der einzige Nachteil dieser Zündung vorweg: Sie ist nicht original, was aber nicht sofort auffällt. Wer nicht Originalität um jeden Preis anstrebt, erhält dafür einige Vorteile: Weitgehend verschleissfrei erhöht sie die Betriebssicherheit, bietet verschiedene Kennfelder zur Auswahl, reduziert Benzinverbrauch und Schadstoffausstoss und optimiert die Leistung. Da sie jeden Zylinder prüft und Unterschiede ausgleicht, laufen alle Zylinder gleich gut, was sich auch positiv auf die Laufkultur auswirkt. Clemi demonstrierte denn auch am Modell im direkten Vergleich den Unterschied zwischen der 123-ignition und einer herkömmlichen Zündung. Die angeregte Diskussion zeigte reges Interesse und

de er von 1948 bis 1992 gebaut – sagenhafte 44 Jahre lang. Als «Abfallprodukt» entstand quasi nebenbei ein Sportwagen, der heute ebenfalls ikonischen Status genießt. Dies und noch einiges mehr präsentierte uns Vincent Weingartner in seinem Vortrag (Abb. 4). Doch beginnen wir beim Anfang: Jaguar begann mit schnittigen Karosserien auf Grossserientechnik. Doch irgendwann kam der Wunsch auf, dass die Leistung den optischen Versprechen gerecht werden sollte. William Lyons wollte einen Motor, der überdurchschnittliche Leistung optisch ansprechend erbrachte. Er sollte den in Entwicklung befindlichen Mk VII befeuern. Wieviel Sorgfalt auf die Entwicklung des Reihensechszylinders mit zwei oberliegenden Nockenwellen und halbkugelförmigen Brennräumen verwendet wurde, zeigt schon die Motorenbezeichnung: Während das X für Experimental steht, entspricht das K der fortlaufenden alpha-



Abb. 2: Clemens Weingartner erklärt auf sehr anschauliche Weise die Abhängigkeiten einer korrekten Zündung.

betischen Durchnummerierung der Versuchsmotoren. K ist der elfte Buchstabe des Alphabets! Der Motor war bereit, aber das Auto nicht. Deshalb wurde in aller Eile ein Sportwagen entwickelt, der 1948 als XK 120 der staunenden Öffentlichkeit präsentiert wurde und im Folgejahr in Serie ging (Abb. 5). Der Motor mit 3.4 Litern Hubraum wurde in der Folge zuerst auf 3.8 und dann auf 4.2 Liter aufgebohrt, aber auch im Hubraum reduziert auf 2.4 und 2.8 Liter. Sogar einen 3.0 Liter gab es. 3.0? Ja, aber dieser Motor wurde nur für Rennzwecke gebaut und fand nie Eingang in die Produktion von Serienfahrzeugen. Generationen von Jaguar Sportwagen und Limousinen be-

scherten ihren stolzen Besitzern mit diesem starken, elastischen und laufruhigen Motor eine Menge Fahrfreude. In der majestätischen Repräsentationslimousine Daimler DS 420 war der Motor bis 1992 im Einsatz.

Tunen und optimieren

Ein XJ der Serie II mit zweiflügeligem Heckspoiler, Frontschürze mit Nebellampen, Kotflügelverbreiterungen, Seitenschwellerverbreiterungen und Fuchschwanz an der Antenne? Nein, natürlich nicht! Unter Tuning eines Oldtimers versteht Chris Weingartner in erster Linie die Wiederherstellung der ursprünglichen Leistungsfähigkeit (Abb. 6). Viele

Faktoren können dazu führen, dass ein Auto schleichend über die Jahre an Leistung verliert, ohne dass es dem Besitzer auffällt. Bis dann definitiv der Moment kommt, wo man realisiert, dass etwas nicht stimmt. Darüber hinaus gibt es weitere Möglichkeiten der Leistungssteigerung wie Füllung verbessern, Verdichtung erhöhen, Mischverhältnis optimieren und Zündung verbessern. In der Schweiz darf die Leistung um bis zu 20 Prozent gesteigert werden, ohne dass das Fahrzeug einer Spezialabnahme bedarf. Darüber hinaus darf sie nur vom Hersteller oder mit dessen Eignungserklärung vorgenommen werden. Parallel zur Leistungssteigerung sollten auch Fahrwerk und Bremsen und allenfalls weitere Komponenten optimiert werden.

Leistungssteigerung ist eine relativ teure Angelegenheit. Die Alternative oder Ergänzung dazu besteht in der Gewichtsreduktion. Mit einem Schmunzeln wies Chris auf ein Gratis-Tuning vor allem für kleine, leistungsschwache Autos hin: Reserverad, Rücksitzbank (und eventuell Beifahrerin) zuhause lassen. Das Leistungsgewicht verbessert sich spürbar – die Beziehungsqualität nicht zwingend.

Verpflegung in stilvoller Ambiance

Nach all dieser unterhaltsam präsentierten Theorie machte sich ein dezentes Hungergefühl bemerkbar, und die ganze



Abb. 3: Der XK-Motor von Jaguar ist eine Legende im Bereich des Motorenbaus.



Abb. 4: Vincent Weingartner in seinem Element, der XK Motor fasziniert immer noch Jung und Alt.



Abb. 5: NUB 120, gefahren von Ian Appleyard, einer der berühmtesten XK 120 aller Zeiten.



Abb. 6: Chris erklärt den aufmerksamen Zuhörern viele Möglichkeiten des Tunings.

Gruppe wanderte hinüber in den Ausstellungsraum von British Classic Cars, der auch als Eventlokal dient. Ein Raum, der immer wieder Freude bereitet, an dem ich mich nicht sattsehen kann, und in welchem mir bei jedem Besuch neue, liebevoll arrangierte Details auffallen. Tanya Weingartner (Abb. 7) empfing die Gäste herzlich an der Bar.

Die Chäschüechli warteten schon auf den Tischen und bald schon wurde die Kürbissuppe aufgetragen. Da liess es sich gemütlich fachsimpeln über das soeben Gehörte, aber auch über die im Raum präsentierten Autos. Mit Clemi kamen wir ins Gespräch über sein Herzensprojekt, die Restauration eines Mercury

Cougar von 1967. Beim Gespräch blieb es nicht, und wir mussten natürlich in die Tiefgarage, um das Auto zu begutachten. Wer nun findet, dass dieses Auto nicht zu einem Jaguar-Abend passt, dem sei gesagt, dass Cougar die englische Bezeichnung für Puma ist – neben dem Jaguar die zweite Grosskatze der Neuen Welt. Die Verwandtschaft ist also gegeben. Wobei es in der Autowelt Verwandtschaften gibt, die zoologisch nicht über alle Zweifel erhaben sind:

Der Mercury Cougar ist nämlich der direkte Bruder des Ford Mustang (in späteren Jahren des Ford Thunderbird). Diskussionen mit Zoologen über die Verwandtschaft von Katzen mit Pferden



Abb. 7: Tanya und Vincent sorgen sich auch um das leibliche Wohl.

oder gar Vögeln dürften ziemlich fruchtlos enden.

Dieser kurze biologische Exkurs ändert aber nichts an der Tatsache, dass der Abend äusserst lehrreich und unterhaltsam war. Es tat gut, wieder einmal alte Bekannte und Freunde zu treffen, die Gerüche von Benzin, Öl, Leder und Chäschüechli zu inhalieren und unbelastet Benzingespräche zu führen, ohne mit Traktaten über Klimawandelzeitstimmung und Corona zugemüllt zu werden. Beim Ausgang wartete das obligate Diplom auf die heimkehrenden Teilnehmer, und Tamara durfte als Geburtstagsgeschenk noch einen Aufnäher mit dem Leaper in Empfang nehmen. Herzlichen Dank an Lilo Jaun und die Familie Weingartner (Abb. 8) für diesen wunderschönen Abend! ■



Abb. 8: Unsere Gastgeber: v.l.n.r. Clemens, Vincent und Chris Weingartner mit JDCS Vorstandsmitgliedern Lilo Jaun und Christoph Gössi.