

„Für Error hatten wir keine Zeit.“

Jaguar-Testfahrer Norman Dewis

? Wie sind Sie Testfahrer von Jaguar geworden?

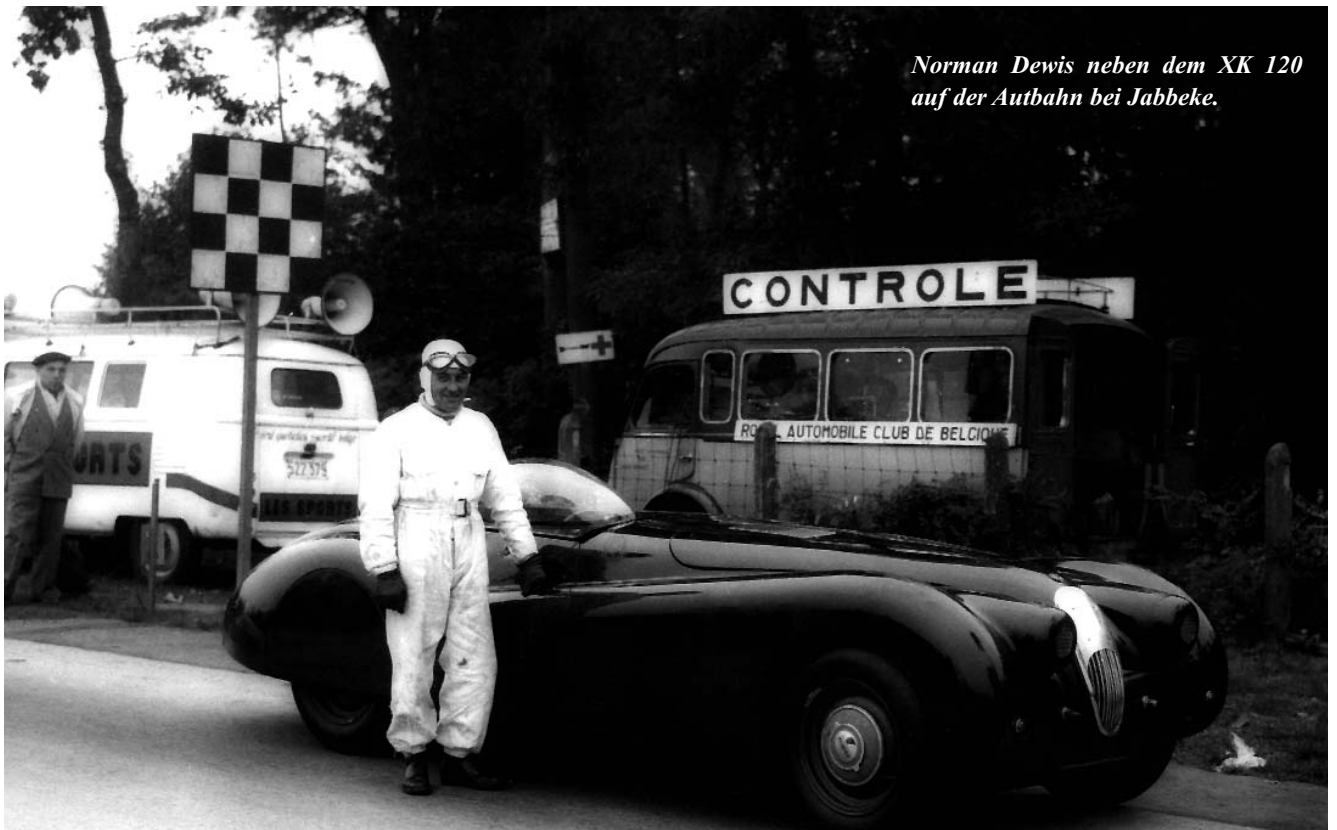
Dewis: Ich habe vorher bei Lea Francis gearbeitet. Und die befanden sich ebenfalls in Coventry. Man kannte sich eben. Und eines Tages hat mich Lofty England gefragt, ob ich nicht zu Jaguar kommen wolle. Ich habe dann nur gefragt, wer mein Chef sei, abgesehen von Lyons, natürlich. Und Lofty hat geantwortet, nur er. Das war mir wichtig, denn ich wollte nicht mehr als einen Chef haben. Und 1952 bin ich dann gewechselt.

? Sie sind zu der Zeit auch noch Rennen gefahren...

Dewis: The Old Man – so wurde William Lyons in der Firma genannt – untersagte mir, weiterhin Rennen zu fahren, als ich 1952 von Lea Francis zu Jaguar wechselte. Sie wollten mich als Testfahrer haben, aber ich durfte nur Rennen in einem Jaguar fahren. Lyons meinte: „Sehen Sie, wenn Sie in einem anderen Auto als in einem Jaguar fahren würden und einen Unfall hätten – das muss ja gar nicht Ihre Schuld sein –, dann würden Sie uns hier bei der Testarbeit fehlen. Wenn wir Sie bei einem Rennen einsetzen wollen,

dann ist das eine andere Sache.“ Und je mehr Input ich durch meine Testarbeit gab, je wichtiger diese Arbeit wurde, desto weniger wollte mich Lyons bei einem Rennen hinter dem Lenkrad sehen, selbst wenn es ein Jaguar war.

? Rennen oder Testfahrten, beides ist ein riskanter Job. Erinnern Sie sich – außer dem hinlänglich bekannten Überschlag mit dem XJ13 – an andere enge Situationen während ihrer Jaguar-Zeit?



Norman Dewis neben dem XK 120 auf der Autobahn bei Jabbeke.

Dewis: Ja, da gab es einige Zwischenfälle – im Testbetrieb haben wir immer von Zwischenfällen geredet, nicht von Unfällen, weil solche Dinge eben dazu gehörten. Wenn man beispielsweise einen neuen Motor bis ans Limit testet, oder ein wenig darüber, dann kann er platzen. Das passiert eben. Es ist ja nicht so, dass man einfach nur auf seinem Hintern sitzt und mit einem Auto herumfährt. Das stellen sich viele Leute so vor. Aber es geht vielmehr darum, dass man die Instrumente beobachtet, dass man in das Auto hineinhört und die kleinste Unregelmäßigkeit erkennt. Und da gibt es Momente, wo alles so schnell geht, dass man gar nichts mehr machen kann. Es gab zum Beispiel eine Situation mit einem C-Type, als wir Hinterachs-Tests für Salisbury machten, weil wir Lastwechsel-Probleme beseitigen wollten. Das war 1953.

? ...als Sie schon die Scheibenbremsen verwendeten...

Dewis: Ja. Ich fuhr auf dem überhöhten MIRA-Steilwandkurs (*Testgelände der Motor Industrie Research Association nahe Nuneaton, GB*). Sie hatten uns drei verschiedene Achsen zum Testen gegeben. Ich hatte bereits zwei Achsen getestet, und die dritte war montiert. Es war diejenige mit der straffsten Einstellung. Wir machten jeweils Zwei-Stunden-Tests mit genauer Zeitmessung, um einen wirklichen Vergleich zu haben. Ich fuhr also mit etwa 143 mph, (230 km/h), als die Achse fest ging. Das Auto wurde herumgeschleudert und es ging ab Richtung Innenraum, wo es sich über die Längsachse überschlug und schließlich kopfüber liegen blieb. Ich lag unten drunter. Das war Furcht einflößender als die Sache mit dem XJ13. Der Unfall mit dem XJ13 war zwar der größere, aber der blieb auf den Rädern stehen, und ich konnte aussteigen. Mit dem C-Type aber lag ich unten und konnte mich nicht bewegen. Es bestand die Gefahr, dass das Ding Feuer fängt. Der Motor war heiß,

das Öl tropfte, der Auspuff glühte. Und es kam mir wie eine Ewigkeit vor, bis Hilfe kam. Es waren sicher nur ganz wenige Minuten, aber wenn man da liegt und sich nicht bewegen kann, rechnet man ständig mit einer großen Explosion, und das wäre es dann gewesen.

Zum Glück geschah das nicht. Zwei Iren, die gerade damit beschäftigt waren, Teile der Teststrecke im Infield zu reparieren, hatten beobachtet, wie ich abflog. Sie ließen ihre Werkzeuge fallen, kamen herüber gerannt und ich hörte den einen sagen: „Der ist hinüber.“ Worauf ich antwortete: „Nein, ganz sicher nicht, hebt den verdammt Wagen hoch.“ Und dann haben sie den Wagen so weit angehoben, dass ich heraus schlüpfen konnte.

Aber so etwas ist „part of the job“. Das gehört zum Testen dazu.

? Wie bei einem Testpiloten beim Flugzeugbau...

Dewis: Exakt.

? Sie sind in Le Mans 1955 als Fahrer für Jaguar an den Start gegangen, waren 1956 zwar genannt, sind aber nicht zum Einsatz gekommen. Beim 9-Stunden-Rennen in Goodwood 1955 haben Sie den fünften Platz im Gesamtklassement belegt, für 1960 waren Sie für den Einsatz des E2A von Briggs Cunningham gemeldet, kamen aber nicht zum Einsatz. Sie waren auch im Rennbetrieb sehr schnell. Aber Ihr Job war doch mehr der des Testfahrers?

Dewis: William Lyons war der Ansicht, dass er genügend gute Fahrer auf seiner Liste hatte, die für Jaguar Rennen fahren konnten. Aber es gab nur wenige, die den Ansprüchen genügten, die an einen Testfahrer gestellt wurden. Und meine Ansicht war, dass bei der Entwicklungstätigkeit für Renn- oder Serienfahrzeuge jeder Wagen über seine Grenzen hinaus

bewegt werden musste, um so seine Schwächen zu erkennen und sie auszumergen. Ich war bei fast allen Rennen als Reservefahrer für Jaguar genannt und habe dann auch die Mindestdistanz im Training gefahren, um für das jeweilige Rennen qualifiziert zu sein. Dabei war es aber unabdingbar, dass ich gegenüber den Stammfahrern vergleichbare Zeiten fuhr. Sonst hätte das keinen Sinn gemacht.

? Also eine vergleichbare Rolle wie Uhlenshaut bei Mercedes...

Dewis: Ja, das ist richtig. Es kommt noch etwas hinzu: Wenn man langsamer als die Stammfahrer ist, kann man mit ihnen nicht auf einer Ebene diskutieren. Wenn sie zum Beispiel eine Reklamation bezüglich des Fahrverhaltens haben, dann macht es wenig Sinn, mit Ihnen darüber zu diskutieren, wenn man nicht auf demselben Level fährt. Dann würden sie über Bemerkungen wohl nur mitleidig den Kopf schütteln. Wenn ich also raus gefahren bin, um meine Qualifikationsrunden zu fahren, dann war ich immer so schnell wie die anderen, manchmal sogar etwas schneller. In Reims, beim 12-Stunden-Rennen habe ich sogar mal Moss geschlagen...

Es war auch ein Vorteil für Lofty (Lofty England, Jaguars Rennleiter in den Fünfigern). Wenn sich die anderen über irgendetwas beschwerten, konnte er sagen: Norman, nimm' Du den Wagen und fahre mal ein paar Runden. Und dann konnte das Problem viel leichter gelöst werden, und manchmal waren Diskussionen dann auch schnell beendet.

? War es nicht auch in Reims, wo Sie kurz ein paar Runden fahren wollten, die Offiziellen Sie nach einer Runde stoppen wollten, Sie aber einfach noch drei Runden gefahren sind, weil Sie der Meinung waren, die kriegen Sie eh nicht?

INTERVIEW

12

Dewis (lacht): Ja, das stimmt, irgendwann haben sie mir dann die schwarze Flagge gezeigt.

? *Welches war das schlimmste Auto, das Sie je gefahren sind?*

Dewis: Von Jaguar?

? *Na ja, sagen wir einmal generell und dann speziell auf Jaguar bezogen.*

Dewis: Bei Jaguar war es der MK 1 mit seinem Krebsgang. Das nannten wir so, weil die hintere Spur viel schmäler war als die vordere. Das Problem bei diesem Auto war, dass sie das Karosserie-De-

sign schon fertig hatten, bevor sie sich um das Fahrwerk Gedanken machten. Und das ist einfach der falsche Weg – man muss ein Auto um das Fahrwerk herum bauen.

Und wenn wir alle Marken berücksichtigen, lassen Sie mich nachdenken (überlegt lange). Ja, der eine von AC, der, der...

? *AC Ace...*

Dewis: Ja, genau der. Das war eine richtige Segeljolle. Der fuhr überall hin, nur nicht dorthin, wo man hin wollte. Da musste man die Reifen sehr beanspruchen.

? *Wie wichtig waren die Rekordversuche in Jabbeke?*

Dewis: Das war reine Publicity. Sehr günstig. Wir schauten immer nach einem günstigen Weg. Sir William wollte nie viel Geld ausgeben. Shell und Dunlop haben auch ihr Scherflein beigetragen. Aber grundsätzlich hat das richtig Spaß gemacht. Es ging dabei darum, das absolute Limit des Autos auszutesten und herauszufinden, ob es dabei in der Spur blieb. Beim dem Versuch, bei dem wir 172 mph (276,81 km/h) geschafft haben...

? *Konnten Sie das vorher testen?*

20. Januar 1971: Norman Dewis neben dem XJ13 vor den Filmaufnahmen auf der MIRA-Teststrecke.



Norman Dewis

1952 kam Norman Dewis (84) als testfahrer von Lea Francis zu Jaguar. In den folgenden 35 Jahren fuhr er alle Jaguar-Fahrzeuge, gleich ob Renn- oder Serienwagen, und absolvierte auch erfolgreich Renneinsätze. 25 Fahrzeug-Typen profitierten von seiner akribischen Entwicklungstätigkeit. Sein Wissensschatz über Jaguar ist einmalig und in schwarzen Logbüchern festgehalten.

Im Frühjahr 2005 erscheint seine umfangreiche Biografie bei Paul Skilleter Books, PJ Publishing Ltd, in Lylington (GB).

Dewis: Nein, nur ein paar Versuche auf der MIRA-Teststrecke, aber da bin ich nicht schneller als 130 mph (209,21 km/h) gefahren. Jedenfalls hatte das Auto ja diese Plexiglas-Kuppel, und die hat die Sicht verzerrt. Und die Straße hat plötzlich ganz seltsame Krümmungen gehabt. Das habe ich gesagt. Lyons war auch da. Und als ich gemeint habe, dass das Ganze wohl ziemlich abenteuerlich werden würde, meinte er nur, ich würde doch nur geradeaus fahren. Ich müsse doch nur zielen. Aber ich saß so tief im Auto, dass ich nur mit Mühe über die Karosserie sehen konnte.

? Also jedes Mal beim Einatmen konnten Sie die Straße sehen...

Dewis (lacht laut): Ja, genau so. Malcolm Sayer, der die speziellen aerodynamischen Details entworfen hatte, war auch da. Und Lofty England. Wir waren freitags eingetroffen, und Lofty meinte, dass wir die ganze Sache am Montagmorgen in Angriff nehmen würden. Es sollte keinen Probelauf geben. Ich meinte, dass ich wenigstens einen Testlauf unternehmen sollte, meinetwegen im normalen Verkehr, um ein Gefühl zu bekommen. Also fuhren wir mit dem Wagen am Samstag zur Strecke, wo Lofty auf die Leute von der Gendarmerie traf, die am Montag für die Streckensperrung verantwortlich waren. Ich fuhr das Auto also im normalen Verkehr und kam dabei auf etwa 142 mph (228 km/h). Und dabei

„Ein Rad auf der rechten Seite löste sich, und ich wurde in die Sicherheitsbarriere befördert. Von da aus ging es in einem Winkel von 45 Grad Richtung Infield. Ich traf die mit Sand gefüllten Fässer mit etwa 125 mph und die A-Säule zerstörte meinen Helm. Ich hatte keine Kontrolle mehr. Das Auto überschlug sich zweimal über die Längsachse und noch viermal seitlich, aber irgendwie kam es wieder aufrecht zum Stehen. Nachdem ich die Zündung abgeschaltet hatte, stieg ich aus und entfernte mich vom Wagen, der aussah, als ob er in eine Schrottpresse geraten wäre.“



stellte ich fest, dass ich in dem Ding gar nicht richtig atmen konnte. Diese Plexiglaskuppel war so dicht mit der Karosserie verbunden, dass da nicht mehr rein kam. Und drinnen wurde es heißer und heißer und der Sauerstoff ging flöten. Ich habe dann eine Lücke in der Heckel auf dem Mittelstreifen gesucht und bin umgekehrt und zurückgefahren. Und einer der Mechaniker, John Sutton, hat die Plexiglashaube abgenommen und ein sehr überraschtes Gesicht gemacht, als ihm die ganze heiße Luft entgegen kam. Ich bin dann zu Lofty gegangen und habe ihm gesagt, dass ich in dem Ding nicht atmen könne, da müsse etwas geändert werden.

Also nahm er einen Bleistift und zeichnete die Änderung auf ein Blatt Papier. Er zeichnete eine kleine Öffnung vorne an der Haube ein, damit da etwas Luft hereinkommen konnte. Und wenn man die Fotos von der Rekordfahrt genau betrachtet, dann kann man auf der Tür der Fahrerseite zwei kleine Öffnungen sehen, durch die die Luft wieder austreten konnte, damit im Cockpit kein Überdruck entstand. Das war alles, was wir in der Kürze der Zeit machen konnten.

Aber auch in diesem Fall war es so, dass wir das Ergebnis nicht vorher testen konnten, man musste einfach die Daumen halten, dass es gut ging.

? Heute nennt man das „try and error“.

Dewis: Ja, und für Error hatten wir keine Zeit. Lofty fragte dann am Sonntag, wann ich am liebsten die Rekordfahrt in Angriff nehmen wollte, und ich meinte, je früher am Tag, desto besser. Viel frische Luft für den Motor, vor allem kühle Luft. Wir hatten die Scheinwerfer demontiert um so durch die Öffnungen den Vergasern direkt komprimierte Luft zuzuführen. Mein Vorschlag war, dass wir um halb sieben Uhr morgens an der Strecke sein sollten, und so waren wir zu

dieser Uhrzeit dort. Die Polizisten hatten die Straße gesperrt. Eine Fahrbahn, auf der gegenüber liegenden lief der Verkehr. Das heißt, der lief bald nicht mehr. Denn die Autofahrer, die auf der anderen Seite fuhren und das ganze Drumherum auf unserer Seite sahen – den Messwagen, den Tankwagen, die schwarz-weißen Schilder, welche die einzelnen Distanzen anzeigten – hielten einfach an, stiegen über die kleine Heckel und sahen sich das Ganze mal genauer an. Also fingen wir an. Ich fragte die Zeitnehmer noch, ob die Anlage funktionierte, was sie bejahten. Sie waren mit ihrem eigenen Auto ein paar Mal durchgefahren, und sie funktionierte. Aber sie meinten, ich solle einen Dummy-Lauf (*Testfahrt*) machen, worauf ich antwortete: „Mal sehen...“

Ich fuhr also die Straße entlang bis zum anderen Ende der zwei Meilen geraden Strecke und kehrte um. Und dann ging es los. Der Wagen nahm Tempo auf. Ich habe auf den Drehzahlmesser geschaut. Fünf-sechs, fünf-sieben. Das Schild an der Ziellinie war noch ziemlich weit entfernt, und der Zeiger ging immer noch weiter nach oben. Fünf-acht, fünf-neun, ich nahm kein Gas weg, sechs, und kurz vor der Markierung habe ich gedacht: „Soll ich Gas wegnehmen, oder das Ding hochjagen?“

Aber alles war in Ordnung, die Öltemperatur, der Öldruck. Also ließ ich es laufen. Und schließlich überquerte ich die Ziellinie mit 6200/min. Dann habe ich den Wagen ausrollen lassen, hinter der Ziellinie waren noch einmal zwei Meilen Strecke gesperrt. Als ich den Wagen heruntergebremst hatte, kamen die Leute von Dunlop und sahen nach, ob mit den Reifen alles in Ordnung war. Das musste sehr schnell gehen, weil man nach dem Regelement für Rekordfahrten nur zwei Minuten Zeit hatte, um den zweiten Versuch in Gegenrichtung zu starten. Und so bin ich zurückgefahren, und am Ende stand die Nadel bei sechs-zwei, sechs-

drei und ich dachte: „Das ist es, mehr schafft der Motor nicht, das ist es.“

Dann fuhr ich langsam zurück, und da standen sie, die Jaguar-Leute, die Mechaniker, die Offiziellen, die Gendarmen. Und Lofty stand in der Straßenmitte und hielt die Arme verschränkt vor der Brust. Nachdem ich angehalten hatte, entfernten sie die Kuppel: Und da saß ich dann auf dem Auto und keiner sagte ein Wort. Und ich dachte: „Was ist denn hier los. Was geht hier vor?“

„Wie hoch hast Du gedreht?“, fragte Lofty. „Na ja, so bis sechs-zwei...“ – „Dann mach Dich mal fertig für die beiden richtigen Läufe.“

Ich muss wohl ziemlich dämlich geguckt haben, denn plötzlich fingen alle laut an zu lachen. Die hatten mir einen Streich gespielt. Die Zeitnehmer waren nämlich nach dem ersten Lauf aus ihrem Wagen gekommen und hatten über 172 mph gemeldet. Und dann hat Lofty zusammen mit Lyons beschlossen, mich einfach auch den zweiten Lauf ohne Unterbrechung fahren zu lassen, denn wenn beispielsweise gegen später der Wind zugenommen hätte, dann wäre ein derartiges Tempo vielleicht gar nicht mehr möglich gewesen. Und so hatten wir den Rekord.

Mit Sayer gab es dann noch folgende Geschichte: Nachdem es etwas ruhiger geworden war und wir reden konnten, kam er zu mir und fragte, wie es sich angefühlt habe. Ich meinte, dass die Lenkung sehr weich geworden sei. „Norman“, sagte er, „ganz ehrlich – als ich nach dem ersten Lauf die Geschwindigkeit gehört hatte, habe ich befürchtet, Du würdest nicht zurückkommen. Denn nur die kleinste Brise hätte dafür sorgen können, dass der Wagen abhebt. So wie bei Rosemeyer.“

Ich meinte darauf, dass es sich so schlimm nicht angefühlt habe, ich hätte

mich nicht unsicher gefühlt. Doch Sayer wusste, von was er redet: „Ich hatte ausgerechnet, dass die Bugwelle des Autos bei etwa 150 mph ungefähr auf Kniehöhe zu spüren sein würde. Aber als Du an mir vorbei gefahren bist, war sie hier“, und er zeigte auf eine Stelle, die deutlich über dem Knie lag. Ich dachte nur: Was für ein Kerl, dass er anhand eines solchen Details die Lage erkennt.

Und er hatte Lofty gesagt, dass sie mich weiterfahren lassen sollten, denn ich wüsste, was ich tat. Wenn es nicht gehen würde, dann würde ich das spüren und es eben sein lassen.

? Ein Interview mit Ihnen wäre nicht komplett, wenn man nicht auf das Thema XJ13 und die verbotene Testfahrt zu sprechen käme. Wie war das mit der unerlaubten Testfahrt?

Dewis: Wir hatten den XJ13 gerade so weit, dass wir mit der Entwicklungsarbeit beginnen konnten. Aber es war einfach zu wenig Geld in der Kriegskasse. Jaguar gehörte zur British Leyland-Gruppe, und die Minis fuhren in den Rallies um den Sieg. Für ein Projekt, wieder in Le Mans zu starten, war kein Geld da. Und es gab ein Memo von Lyons, in dem er mitteilte, dass das Projekt XJ13 gestoppt war. Und es gab klar Order, das Auto nicht zu bewegen, noch nicht mal um die Halle auf dem Werksgelände herum. Da stand das Auto dann zwei Wochen lang herum, es war Februar. Zwei Wochen lang liefen wir an dem Auto vorbei und sahen es. Und eines Abends, es war ein Dienstag, so gegen halb sechs, ich war gerade dabei, ein paar Bemerkungen zu Testfahrten zu notieren, kam Sayer in mein Büro und meinte, dass es doch schade sei, dass man gar nicht wisse, wie die Performance des XJ13 sei. Ich meinte, dass wir doch einfach probieren sollten, aber da zog er die Augenbrauen hoch: „Nein, nein, das hat Lyons doch untersagt.“ Ich grinste und erwiderte,



te, dass wir es doch einfach machen sollten. Ich schnappte mir also ein paar Jungs aus der Werksatt, und an einem Sonntagmorgen sind wir als verschworene Truppe um sieben Uhr zur MIRA-Teststrecke gefahren. Und dann bin ich eben gefahren: Die Spur war nicht richtig eingestellt, die Lenkung war etwas komisch, aber wir wollten ja auch nur einen ersten Eindruck bekommen. Und dann haben wir das Wasser und das Öl kontrolliert und ich bin auf den Steilwandkurs gegangen und habe mal bis 7000 oder 7200 gedreht. Als ich zurückkam, sagten sie, dass ich über 156 mph (250 km/h) gefahren sei. Und das war richtig schnell für eine erste Fahrt. Das war auf Antrieb schneller als mit dem D-Type. Dessen Rekord in MIRA stand bei 155 mph. Und der XJ13 lief ja erst seine ersten Meter. Dann haben wir aufgeladen und sind zurück ins Werk gefahren.

Montagmorgen kam Lyons Sekretärin und sagte, dass er mich sprechen wolle. Da lag etwas in der Luft. Er war schließlich der Boss, er war Jaguar, und er bestimmte, wo es lang ging und erwartete, dass man seine Order befolgte. Ich klopfte also an seine Tür und er rief mich rein. Brummig. „Na Dewis, wo waren Sie gestern?“ – „Gestern?“ – „Ja, gestern.“ – „Äh, was ist los?“ – „Sie haben doch den

XJ13 bewegt.“ – „Ja, das stimmt.“ – „Warum haben Sie das gemacht?“ – „Na ja, der stand da rum, schon seit Wochen.“ – „Aber Sie haben doch mein Memo erhalten. Da stand doch die klare Anweisung, dass das Auto nicht bewegt werden solle, schon gar nicht außerhalb des Werks.“ – „Ja, aber es stand nicht drin, wie lange. Ich dachte, dass es sich nur auf eine Woche bezog. Es war kein Datum genannt!“ – „Ach so“, meinte er, „das ist ja interessant. Und da haben Sie also einfach mal beschlossen, den XJ13 zu fahren?“ So langsam wurde die Situation brenzlig: „Es tut mir leid, wenn ich Firmenregeln gebrochen haben sollte.“

Er zog die Augenbrauen hoch, und nach einer Pause fragte er: „Und wie fuhr er?“ – „Gut, eine Meile schneller als der D-Type, 156 zu 155 mph.“ – „Also würde es sich lohnen, ihn weiter zu entwickeln?“ – „Ja.“ – „Also gut, aber nur an Sonntagen, in der Freizeit. Es darf nicht die reguläre Arbeit behindern.“

Und das haben wir dann für sechs bis neun Monate gemacht. Allerdings haben wir dann auch noch die Samstage dazu genommen...

Das Interview führte JAGMAG-Redakteur Mike Riedner