

# CLASSIC DRIVER

## Lassen Sie sich nicht täuschen: Dieser Ferrari ist ein verkappter Jaguar!

### Lead

Dieser one-off Jaguar XK 120 „Barou“ wurde in den 1950er-Jahren erfolgreich bei Rennen eingesetzt, bevor er 40 Jahre lang in Vergessenheit geriet. Er vereint italienischen Charme mit britischer Kraft. Nun sucht die einzigartige Raubkatze am 7. April bei Aguttes' Tour Auto Sale ein neues Zuhause.



Nach der kriegsbedingten Zwangspause kamen Anfang der 1950er-Jahre Sportwagen-Rennen wieder richtig in Schwung. Am 29. August 1951 verwandelte sich die Promenade des Anglais von Nizza in den Startplatz für die erste Nachkriegsausgabe der erstmals 1899 ausgetragenen Tour de France Automobile. Ein Rennen, das die Mille Miglia im Vergleich wie einen gemütlichen Fünf-Kilometer-Lauf aussehen ließ. Denn nicht weniger als 5.240 Kilometer in sechs verschiedenen Etappen standen auf dem Programm, mit dem Highlight von sieben Sonderprüfungen auf Rallyepisten, Rund- oder Bergrennstrecken. Unbeeinträchtigt von dieser Marathon-Distanz gingen fast 100 Teilnehmer an die Startlinie, darunter alles von einem Vorkriegs-Hotchkiss bis zu den neuesten italienischen Rennwagen vom Format eines Ferrari 212 Export. Vielleicht um ein möglichst gutes Nennungsresultat zu erreichen, erlaubte das technische Reglement so viele Freiheiten wie nur denkbar. Doch trotz eines Handikap-Systems, das die PS- und Gewichtsunterschiede zwischen den Teilnehmern so gut wie möglich ausgleichen würde, war es am Ende Ferrari, die mit dem 212 Export einen Dreifach-Sieg feierten.



Zu denjenigen, die sich für einen der allerersten Jaguar XK 120 Open Two Seat Roadster mit Aluminium-Karosserie und Chassisnummer 670028 entschieden, gehörte der Lyoner Gentleman-Fahrer und Jaguar-Händler Henri Peignaux. Seinen linksgelenkten und in der Farbe Battleship Grey (Schlachtschiff-Grau) lackierten „Jag“ hatte er vom französischen Importeur Charles Delecroix erworben. Zusammen mit Beifahrer Roger Montabert startete er rasant in den Wettbewerb und fuhr beim zur zweiten Etappe zählenden Bergrennen „Col de Peyresourde“ mit einem Schnitt von 75 km/h die schnellste Zeit. Womit sie sogar den späteren Gesamtsieger „Pagnibon“ auf Ferrari hinter sich ließen.



Ihre Erfolgsserie sollte jedoch nur von kurzer Dauer sein, denn in der dritten Sonderprüfung verlor der diesmal am Steuer sitzende Montabert die Kontrolle und die Straße, was zu einem stark beschädigten Jaguar und einem schwer verletzten Peignaux führte. Letzterer wollte sich jedoch noch nicht von seinem Jaguar verabschieden und vertraute seinen britischen Sportwagen während seiner Rekonvaleszenz einem Freund aus der Ardèche an: Jean Barou, der sich als Karosseriebauer auf Werbefahrzeuge und Sportwagen spezialisiert hatte.

Es wird davon ausgegangen, dass Peignaux während dieser Zeit bereits ein neues Ersatz-Chassis beim Jaguar-Werk bestellt hatte, das Barou dann mit einer Berlinetta-Karosserie einkleidete, die von den zeitgenössischen italienischen Renn-Coupés inspiriert schien und dem Jaguar ein unverwechselbares Flair verlieh. Als interessante Randbemerkung sei erwähnt, dass Barou zwei weitere Wettbewerbsautos produzierte: eine weitere Berlinetta mit einem markanten Kühlergrill – die nach einem Einsatz bei der Rallye Lyon-Charbonnières 1954 verschwand – und eine Barchetta, die ebenfalls bei diesem damaligen Klassiker antrat, bevor sie in den 1980er-Jahren durch den Jaguar-Spezialisten Roland Urban (1939-2016) restauriert wurde.





Nach Fertigstellung des „Barou“-Jaguars dauerte es nicht lange, bis Peignaux ihn an Jean Laroche aus Dijon verkaufte, der dem Wagen bei einer der härtesten Motorsport-Prüfungen Europas zu neuem Ruhm verhelfen wollte: Dem non-stop über 3500 Kilometer führenden Straßenrennen Lüttich-Rom-Lüttich. 1952 ging der Jaguar mit Laroche und Beifahrer Jean Radix zusammen mit 124 weiteren Teams an den Start. Sie schlugen sich hervorragend, nicht nur, weil sie als eines von nur 24 überlebenden Teams das Ziel erreichten, sondern auch, weil sie nur 7:13 Minuten hinter dem siegreichen Porsche 356 SL Gmünd Coupé von Helmut Polensky/Walter Schlüter als Zweite gewertet wurden.



Laroche verkaufte den „Barou“-Jaguar noch im gleichen Jahr, und Aufzeichnungen zeigen, dass er 1954 erneut den Besitzer wechselte, bevor er dann ganz von der Bildfläche verschwand. Bis der heutige Besitzer das Auto über eine Kleinanzeige erkannte, es kaufte und von Weiß auf sein heutiges Rot umlackierte. Er setzte den „Barou“-Jaguar bei zahlreichen Rallyes ein und traf schließlich Roland Urban, der die beeindruckende Authentizität, den fantastischen Erhaltungszustand und die herausragende Performance des Wagens lobte. Bernard Viart, „XK-Papst“ und Autor zahlreicher Jaguar Bücher, bestätigte die Echtheit von Chassisnummer 670028 und wies auf eine Reihe spezieller Merkmale früher XK hin, wie die maßgeschneiderten Borrani-Felgen und den fein ausbalancierten, „matching numbers“-Motor.



Nach fast 40 Jahren endlich wieder im Blickpunkt der Öffentlichkeit, erfüllt der „Barou“-Jaguar alle Kriterien anspruchsvoller Sammler: eine einzigartige Karosserie, ein siegfähiges Technik-Paket von einer der traditionsreichsten Marken des Motorsports und ein exzellenter Originalzustand. Der „Barou“-Jaguar ist für alle großen Automobil-Events der Welt zugelassen, von Pebble Beach bis zur Villa d'Este. Es wäre keine Überraschung, wenn er bei [Aguttes' Tour Auto Auktion vom 7. April](#) seinen Schätzpreis von 350.000 bis 450.000 Euro erreichen oder sogar übertreffen würde.









































Aguttes on Wheels - Tour Auto 2025 : The Official Sale

**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/lassen-sie-sich-nicht-taueschen-dieser-ferrari-ist-ein-verkappter-jaguar>

© Classic Driver. All rights reserved.