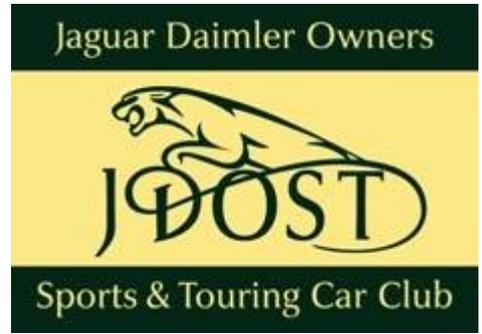




Jaguar Drivers' Club  
Area 77



Die JDOST-Gazette im Wandel der Zeit  
(Seite 2)



Jaguar startet in München Deutschlands erste vollelektrische Taxi-Flotte  
(Seite 3)



Jaguar Land Rover: Mit Plugsurfing schnell den Weg zur nächsten Ladestation finden  
(Seite 4)



Jaguar beim 46. AVD-Oldtimer Grand Prix: 50 Jahre XJ und legendäre Sportlimousinen  
(Seite 5)

**Inhalt:**

- 70 Jahre Land Rover beim AVD Oldtimer Grand-Prix Seite 6
- Range Rover und Range Rover Sport ‚Shadow Edition‘ Seite 7
- Range Rover und Range Rover Sport Modell 2019 Seite 8
- Intelligente und vernetzte Autos von Jaguar Land Rover Seite 10
- Jaguar XK – eine Legende feiert 70jähriges Jubiläum Seite 12
- Serie: Mitglieder-Autos – Jaguar XK 150 FHC Seite 15
- Zeitgenössischer Bericht:  
Jaguar XK 120 – die Sportwagen-Sensation Seite 18
- ÖMVV-News: Fahrbeschränkung in Städten Seite 22
- JDOST – Events und Sponsoren Seite 23

**JDOST-Termine:**

- 16.08.2018 Clubabend
- 18./19.08.2018 JDOST bei den Vienna Classic Days
- 08.09.2018 JDOST - Dartturnier
- 20.09.2018 Clubabend
- 28.09.2018 JDOST - Outdoor Kartrennen
- 29./30.09.2018 JDOST - Herbstausfahrt

## Editorial

### Die JDOST-Gazette im Laufe der Zeit – ein Rückblick des Redakteurs

Mittlerweile gehört die JDOST-Gazette schon zum fixen Bestandteil des Clubs. Das war nicht immer so.

Im Jahr 2009 startet – wie so oft – Wolfgang Schöbel die Initiative und erstellt mit viel Engagement und Hingabe die erste JDOST-Gazette No.1 Ausgabe Oktober 2009. JDOST ist noch kein Club sondern der Jaguar Daimler Owners Stammtisch. Das Motto ist: ‚Jaguar – Land Rover einst und jetzt!‘. Der neue Jaguar Land Rover-Eigentümer Tata Motors hilft mit großzügigen Finanzspritzen. Diverse Infos rund um Jaguar Land Rover sowie ein zeitgenössischer Bericht bilden auf acht Seiten die Basis für die erste Gazette,

die von den Mitgliedern sofort begeistert angenommen wird.

Mit der Ausgabe No.22 zielt im Juli 2011 ein neues Logo die JDOST-Gazette – ein Zusammenschluss des Stammtisches mit dem Jaguar Enthusiasts Club JEC.

Kurz darauf, ab der No.23 im August 2011 wird die Gazette um eine ‚Modellauto Ecke‘ erweitert.

Mit der Umfirmierung des Stammtisches zum Verein mit dem heute noch aktuellen Namen ‚Jaguar Daimler Owners Sports & Touring Car Club‘ gibt es erneut ein neues Logo, das die Gazetten ab der No.29 im Februar 2012 zielt.

Inhaltlich Neues bringt die Gazette No.32 im Mai 2012 – einen Inserate- und Anzeigenteil, unter anderem für die Club-Sponsoren, wie den Oldtimer Veteranen Shop.

In der Jubiläumsausgabe No.50 im Dezember 2013 kündigt Wolfgang Schöbel an, dass die Gazette auf Wunsch der Mitglieder ab 2014 nur mehr als Download-Version auf der Homepage zur Verfügung stehen wird.

Die Gazette No.51 erscheint im Jänner 2014 im neuen Layout-Glanz mit neuem JDOST-Logo. Ebenso prangt das Logo des Jaguar Drivers' Club JDC nun am Titelblatt. JDOST ist JDC-Repräsentant in Österreich – JDC Area 77 Austria.

Ein neues Club-Logo – das auch heute noch aktuell ist – ersetzt das alte ab Ausgabe No.56 im Juni 2014. Mittlerweile gibt es im Blatt-Inneren Berichte von Club-Events und Einladungen für zukünftige Veranstaltungen.

Mit dem Jahreswechsel 2015/2016 darf ich die Redaktion der JDOST-Gazette übernehmen. Ein paar kosmetische Korrekturen gibt es ab No.73 im Jänner 2016.

Ab der Gazette mit der No.86 im März 2017 kommt das aktuelle Design zum Einsatz. Das Deckblatt wird modernisiert – neben dem Inhalt sind auch zukünftige JDOST-Events auf einen Blick sichtbar.

Bis zur heute vorgestellten Jubiläums-Ausgabe No.100 im August 2018 gibt es im Layout und inhaltlichem Aufbau immer wieder Anpassungen.

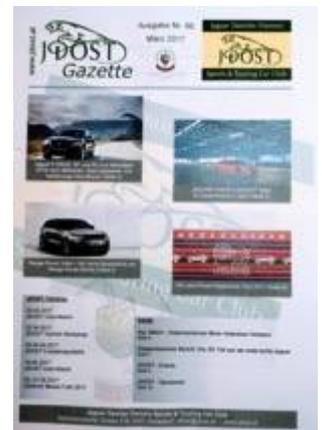
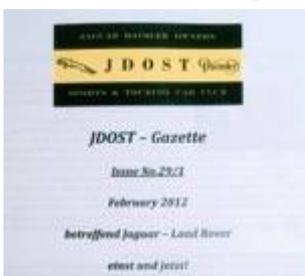
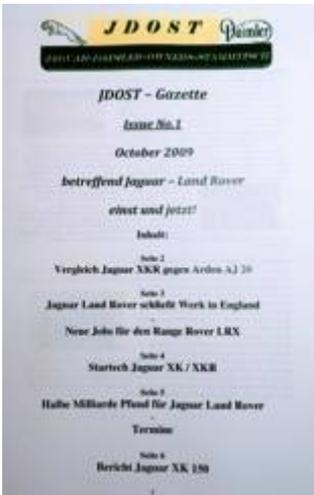
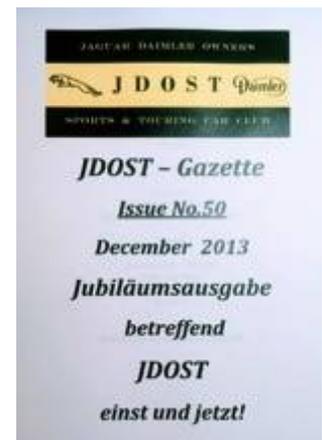
Der Fokus liegt immer auf wertvolle und praktische Informationen für die Club-Mitglieder.

Ich bedanke mich an dieser Stelle bei Wolfgang Schöbel, der die Gazette 2009 ins Leben gerufen hat, bei meinen Vorgängern in der Gazetten-Redaktion und bei allen, die mir Informationen liefern und mit konstruktiver Kritik nicht sparen!

Ich hoffe, auch weiterhin auf viele interessierte Leserinnen und Leser.

Herzlichen Gruß

Andreas Icha  
Redakteur – JDOST-Gazette



## Jaguar startet in München Deutschlands erste vollelektrische Taxi-Flotte

Münchner Taxi Zentrum stellt zehn Jaguar I-PACE in den Dienst. ADAC Südbayern und Landeshauptstadt München im Rahmen des Projekts „eTaxi“ als Ideengeber und Förderer. Jaguar setzt starkes Zeichen für emissionsfreie und geräuscharme Mobilität in den Städten. Performance-SUV I-PACE bietet Taxikunden eine neue Art von Mobilität



In Anwesenheit von Münchens 2. Bürgermeister Josef Schmid, der Umweltreferentin Stephanie Jacobs und Dr. Gerd Ennser (Vorsitzender ADAC Südbayern) hat Jaguar Land Rover CEO Prof. Dr. Ralf Speth heute zehn vollelektrische Jaguar I-PACE an das Münchner Taxi Zentrum übergeben.

Mit der vor der Staatsoper aufgereihten I-PACE Flotte beginnt ein neues Kapitel in der Geschichte des deutschen Taxi-Gewerbes. Denn die Jaguar Modelle eröffnen Taxikunden in München ein neues Mitfahrerlebnis: hochwertig, leise, komfortabel und emissionsfrei. „Es ist eine neue Art von Automobil für eine neue Art der Mobilität“, sagte Prof. Dr. Ralf Speth bei der Übergabe, der bereits die erste Taxifahrt vom Flughafen München an den Max-Joseph-Platz genießen durfte. „Ich freue mich sehr, gemeinsam mit der Stadt München, dem ADAC und dem Münchner Taxi Zentrum das 'eTaxi-Projekt' mit der ersten vollelektrischen Premium-Taxiflotte in Deutschland auf die Straße zu bringen.“

Die neuen Jaguar Taxen können ab August regulär über die Münchner Funk-Zentrale IsarFunk450540 oder die App taxi.eu gebucht werden. Die im typischen Taxi-Look folierten Jaguar I-PACE werden von geschulten Fahrern bewegt, die sich auf das neue Fahrgefühl freuen. Dazu Gregor Beiner: „Unsere

*Fahrer erhielten ein gesondertes Training, um sie mit einem E-Auto und den spezifischen Produkteigenschaften des Jaguar vertraut zu machen. Sie freuen sich auf den Komfort des 'One-Pedal Betriebs' und des geräuschlosen Fahrens, wie auch auf die sofortige Beschleunigung, die ein E-Auto bietet.“*

Der Jaguar I-PACE kann in den meisten Fällen ohne Betätigung des Bremspedals verzögern und speist dann sogar durch Rekuperation Energie in die Batterie zurück. Auch steht das Drehmoment stets von der ersten Sekunde an zur Verfügung.

Nachgeladen werden die im 24-Stunden-Betrieb eingesetzten I-PACE an den neuen Schnellladestationen, die der MTZ auf seinem Betriebshof installiert hat. „Im Wechsel werden immer fünf Autos laden und die anderen fünf unterwegs sein“, erklärt Beiner, der sich dank geringerer Wartungs- und Unterhaltungskosten auch Kostenvorteile von seiner neuen Stromer-Flotte verspricht.

*Text und Fotos: Jaguar Land Rover Media*

## Jaguar Land Rover: Mit Plugsurfing schnell den Weg zur nächsten Ladestation finden

Fahrer des Jaguar I-PACE sowie des Range Rover und Range Rover Sport Plug-in Hybrid P400e profitierten von der Premium-Ladeinfrastruktur. In Deutschland nutzen Kunden durch Plugsurfing knapp 11.000 Ladepunkte. Rund 70.000 Ladepunkte ganz in Europa. Einfache Stationsuche per App und Bezahlung mit RFID-Chip



Kunden profitieren von der Premium-Ladeinfrastruktur für batterieelektrische und elektrifizierte Modelle von Jaguar und Land Rover: Durch die jetzt vereinbarte Zusammenarbeit mit dem Elektromobilitätsprovider Plugsurfing eröffnet der größte britische Autohersteller seinen Kunden die Möglichkeit, schnell und einfach den Weg zur nächsten Ladestation zu finden – und die Aufladung bequem zu bezahlen. Per App haben die Besitzer des brandneuen Jaguar I-PACE sowie der Plug-in Hybrid-Versionen des Range Rover und Range Rover Sport Zugriff auf rund 11.000 Ladepunkte in Deutschland und circa 70.000 Ladepunkte in ganz Europa.

Laden leicht gemacht: Die Käufer des neuen, rein elektrisch angetriebenen Performance-SUV nutzen die neue Jaguar Public Charging App, mit der sie sehr leicht die nächstgelegene Ladestation finden. Ebenso kostenlos ist für die Besitzer eines Range Rover bzw. Range Rover Sport Plug-in Hybrid der Download der Land Rover Public Charging App im Apple App Store oder unter Google Play. Mit beiden Apps und auf den Plattformen iOS und Android erhalten die Kunden der britischen Premiummarken Zugang zum weit überwiegenden Teil der Ladeinfrastruktur in Europa. Etwa 70.000 Ladepunkte umfasst das Netzwerk von Plugsurfing, das stetig erweitert wird. Die Suche mithilfe einer Übersichtskarte gestaltet sich mit der App ebenso einfach wie die spätere Abrechnung des Ladevorgangs.

Darüber hinaus bietet die App den Fahrerinnen und Fahrern eines batterieelektrischen oder elektrifizierten

Modell von Jaguar und Land Rover die Möglichkeit, in Echtzeit zu ermitteln, ob die gewünschte Ladestation aktuell frei oder belegt ist. Die App zeigt den Nutzern zudem an, mit bis zu wie viel kW die jeweilige Ladesäule laden kann.

Mick Cameron, Leiter E-Mobilität bei Jaguar Land Rover, erklärt: „Wir verfolgen das Ziel, den Ladevorgang unserer Elektromodelle so einfach wie möglich zu machen: durch bequemen Zugang zur Ladeinfrastruktur, Nutzerfreundlichkeit und einfache Bezahlung. Dank des Markteintritts neuer Betreiber wächst die Zahl der Ladestationen in Europa rasch. Mit dem europaweiten Netzwerk von Plugsurfing haben unsere Kunden nun Zugang zu einem der führenden Provider für Elektromobilität.“

Die von Jaguar Land Rover und Plugsurfing angebotene Mobilitätslösung bietet die Wahl zwischen zwei Paketen: entweder im Rahmen eines Abo-Modells zu 45,80 Euro oder Zahlung pro Aufladung. Zu beiden Angeboten gehören ein universeller Ladeschlüssel und der kostenlose App-Download. Erhältlich sind die Pakete bei den Jaguar Land Rover Vertragshändlern.

Ab 2020 wird jede neue Baureihe von Jaguar Land Rover über elektrifizierte Modellversionen verfügen und so den Kunden weitere Wahlmöglichkeiten eröffnen. Dabei reicht das Portfolio von rein elektrisch angetriebenen Modellen über Plug-in Hybride bis zu Mild-Hybrid-Varianten.

Text und Fotos: Jaguar Land Rover Media

## Jaguar beim 46. AVD-Oldtimer Grand Prix: 50 Jahre XJ und legendäre Sportlimousinen

46. AVD Oldtimer Grand Prix am Nürburgring von 10.-12.08.2018. Jaguar präsentiert eine große Sonderschau zum 50. Geburtstag der britischen Oberklasselimousine: XJ6 und XJ12, XJR 575 und aktuelles Jubiläumsmodell XJ50. Der XJC von Broadspeed – die V12-Raubkatze für die Tourenwagen-EM 1977. Der I-PACE eTROPHY gibt Ausblick in die motorsportliche Zukunft von Jaguar.



50 Jahre Jaguar XJ – das heißt auch 50 Jahre legendäre Jaguar Sportlimousinen. Als der erste XJ6 auf dem Pariser Salon von 1968 enthüllt wurde, betörte er schon allein durch seine im Vergleich zur Konkurrenz sportlich flache Karosserie. Die nur 1,34 Meter hohe Stufenhecklimousine wirkte wie auf dem Sprung. Der „originale“ XJ war die Inspiration von William Lyons, seine Zukunftsvision aus der Perspektive der sechziger Jahre. Die ursprünglich interne Projektbezeichnung XJ stand nicht umsonst für ‚eXperimental Jaguar‘.

Die traditionellen Jaguar Attribute – Eleganz, Leistung und luxuriöser Komfort im Innenraum – verbanden sich im XJ mit moderner Technik und Laufkultur. Die englische Presse lobte ihn in höchsten Tönen, einige Beobachter stellten den XJ sogar in eine Reihe mit Rolls-Royce.

Nach seinem Debüt im E-Type war ab 1972 der legendäre 5,3-Liter-V12-Motor auch im XJ erhältlich. Über viele Jahre war Jaguar der einzige Hersteller weltweit, der V12-Fahrzeuge in Großserie baute. Zugleich durfte sich der bis 1992 weitergebaute und am Ende 295 PS starke und 245 km/h schnelle XJ12 lange Zeit „schnellste Limousine der Welt“ nennen.

Jaguar zeigt auf seinem Areal in der Jaguar Kurve des Nürburgrings insgesamt fünf XJ – von XJ6 und XJ12 über einen XJ40 (4. Generation) und den eleganten XJ der Serie X300 bis zum 575 PS starken XJR575 von 2017 und dem aktuellen Jubiläumsmodell XJ50.

Unter der Codebezeichnung Project 8 verbirgt sich die schnellste Jaguar Serienlimousine aller Zeiten: der XE

SV Project 8 leistet 600 PS und ist bis zu 322 km/h schnell. Eine Rennlimousine mit Lizenz für den Straßenverkehr – limitiert auf 300 Stück. 0-100 in nur 3,7 Sekunden!

Jaguar Motorsport gestern und morgen - dafür stehen beim AvD-Oldtimer-Grand-Prix der Jaguar XJ 12C für die Tourenwagen-EM von 1976/77 und der Jaguar I-PACE eTROPHY. Das bullige Renncoupé entstand zu einer Zeit, in der Jaguar zum British Leyland-Konzern gehörte. Leider fehlte es der bärenstarken (560 PS) und von Broadspeed vorbereiteten Raubkatze an Zuverlässigkeit. Die Piloten starteten bei acht Einsätzen zwar sechs Mal aus der Poleposition, doch blieb als bestes Ergebnis ein zweiter Platz beim GP der Tourenwagen auf dem Nürburgring. Das reichte den Verantwortlichen nicht – man zog Ende 1977 den Stecker. Trotzdem bleibt das große Renncoupé bis heute ein spektakulärer Anblick – und ein akustisches Hörerlebnis erster Güte.

Deutlich leiser zu Werke geht im Vergleich der neue Jaguar I-PACE eTROPHY. Nach dem 2016 erfolgten Einstieg als erster Premiumhersteller in die Formel E lässt Jaguar Racing ab Ende 2018 die weltweit erste Rennserie für elektrisch angetriebene Serienfahrzeuge folgen. Die I-PACE eTROPHY startet mit 20 Teilnehmern im Rahmenprogramm der ABB FIA Formel E – am gleichen Wochenende und auf den gleichen Stadtkursen wie die Formelrenner.

*Text und Foto: Jaguar Land Rover Media*

## 70 Jahre Land Rover auf dem AVD-Oldtimer-Grand-Prix 2018: Studie Range Stormer krönt Präsentation am ‚Ring‘

**46. AVD Oldtimer Grand Prix am Nürburgring von 10.-12.08.2018.** Land Rover zeigt am Nürburgring besondere Modelle seiner Historie. Highlight Range Stormer: Die 2004 vorgestellte Studie leitete mit V8-Leistung, neuer Sportlichkeit und einzigartigem Design eine neue Land Rover-Ära ein. Land Rover Serie I blickt zurück in die Anfangsjahre der legendären 4x4-Marke. Auch dabei: der neue, elektrifizierte Range Rover Sport PHEV mit Plug-in Hybridantrieb



Land Rover feiert auf dem AvD-Oldtimer-Grand-Prix 2018 die Wiederkehr seiner Geburtsstunde vor genau 70 Jahren. Bei der 46. Auflage des Oldtimer-Festivals auf dem Nürburgring präsentiert Land Rover vom 10. bis 12. August als besonderes Highlight den Range Stormer: Das Concept Car von Land Rover leitete 2004 mit V8-Leistung, neuer Sportlichkeit und bahnbrechendem Design eine neue Land Rover-Ära ein. Er legte den Grundstein für den Range Rover Sport, der schnell zum Erfolgsmodell der Land Rover Modellpalette wurde. Daneben schlägt die britische 4x4-Marke auf dem AvD-Oldtimer-Grand-Prix eine Brücke über sieben Jahrzehnte Markengeschichte. So ist am „Ring“ ein klassischer Land Rover der Serie I aus den Anfangsjahren ebenso zu sehen wie der brandneue Range Rover Sport PHEV, der als Plug-in Hybrid Benzin- und Elektromotor zu einem hochmodernen Antriebspaket vereint. Abgerundet wird die Jubiläums-Show unter anderem mit der Deutschlandpremiere des von Starkoch Jamie Oliver gestalteten Land Rover Discovery, der die Besucher zu einem von Kochkursen gekrönten Gewinnspiel einlädt.

Mit dem Range Stormer bringt Land Rover ein durch und durch historisches Modell zum Nürburgring. Denn er rollte 2004 als erstes Concept Car in der Geschichte von Land Rover ins Blickfeld des automobilen Interesses. Der Range Stormer verknüpft betonte Sportlichkeit und üppige Leistung mit einem bahnbrechenden Karosseriedesign zu einem Konzept, das Land Rover in eine neue Ära katapultierte und legte den Grundstein für das Serienmodell

Range Rover Sport, das 2005 eingeführt wurde und zum verkaufstärksten Modell avancierte.

Allein schon das Styling des Range Stormer sorgt für Staunen. So sind Türen und Heckklappe der Studie zweigeteilt und elektrisch betrieben – im Verbund mit der konsequent sportlichen Karosserielinie und den 22-Zoll-Leichtmetallrädern verschaffen sie dem Range Stormer einen großen Auftritt, der durch Details wie ein großes Glasdach und Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht untermalt wird.

Auch mit seiner Technik bereitete der Range Stormer Neuland für die Marke Land Rover. Er zeigte das neue „Terrain Response“: Die innovative Steuerung aller Fahrzeugsysteme mit Fahrprogrammen für jeden Untergrund gehört heute zum Standard sämtlicher Baureihen aus Land Rover-Fertigung. Selbstverständlich glänzt der Range Stormer außerdem in bester Land Rover-Tradition durch Allradantrieb mit elektronisch zuschaltbarer Geländeunterstützung, während ein 4,4-Liter-V8-Kompressormotor mit 272 kW (370 PS) für sportliche Fahrleistungen bürgt.

Der Jubiläums-Auftritt aus Anlass von 70 Jahren Land Rover auf dem 46. AvD-Oldtimer-Grand-Prix reicht jedoch neben der Studie Range Stormer von weit zurückliegender Historie bis in die Gegenwart. So zeigen die Briten am Nürburgring einen Land Rover der Serie I, mit der 1948 die Markengeschichte ihren Anfang nahm. Sie hatte mehrere direkte Nachfolger bis hin zum kernigen Defender, der bis Anfang 2016 von den Bändern lief. Hochaktuell ist daneben der am

Nürburgring gleichfalls vertretene Range Rover Sport PHEV. Der vor Kurzem eingeführte Plug-in Hybrid vereint Elektro- und Benzinmotor zu einer besonders zukunftssträchtigen Antriebskonfiguration.

Neben Technik, historischen und aktuellen Programmen lockt Land Rover die Besucher mit weiteren unterhaltsamen Programmpunkten in die Eifel. So zeigen die Allradspezialisten erstmalig vor deutschem Publikum ein Unikat des Land Rover

Discovery: Der Alleskönner wurde vom britischen Starkoch Jamie Oliver mit zahlreichen pfiffigen Details zu einem rollenden Kochstudio umgestaltet. Wer nicht nur den Discovery bestaunen, sondern selbst zum Kochlöffel greifen möchte, für den hält Land Rover beim AvD-Oldtimer-Grand-Prix ein Gewinnspiel bereit – als Hauptpreise winken Kochkurse vor Ort mit dem Koch Manuel Weyer.

*Text und Foto: Jaguar Land Rover Media*

## Range Rover und Range Rover Sport als ‚Shadow Edition‘

**Großer Auftritt in gedeckten Farben. Land Rover hält für seine Topmodelle Range Rover und Range Rover Sport die Sondermodelle „Shadow Edition“ bereit. Sie kombinieren eine eindrucksvolle Optik in edlen dunklen Tönen mit einem breiten Angebot an hilfreichen Assistenzsystemen und vielen weiteren komfortsteigernden Extras.**



Stil und Souveränität, unverwechselbares Design und moderne Technologien: Range Rover und Range Rover Sport besetzen nicht zufällig seit langer Zeit Spitzenplätze in den Premiumsegmenten des weltweiten SUV-Marktes.



Wer Wert auf souveräne Fortbewegung, eine außergewöhnliche Optik und hohen Ausstattungs-komfort legt, für den lohnt sich eine nähere Beschäftigung mit den Shadow Edition-Sondermodellen der beiden beliebten britischen SUVs. Land Rover bietet die Modelle beispielsweise mit edlen Metallic-Lackierungen in Santorini Black oder Corris Grey und dunkel getönten hinteren Scheiben, ergänzt durch Details, wie: Panorama-Glasschiebedach inklusive Sonnenblende mit Gestensteuerung, 21-Zoll-

Leichtmetallräder in Light Silver bzw. Gloss Black, graue Bremssättel mit Land Rover-Schriftzug, Luftionisierung im Innenraum, Digitales Radio (DAB+), Head-up-Display und einiges mehr.

Ebenfalls sowie im Range Rover wie im Range Rover Sport Shadow Edition enthalten sind zwei reich bestückte Assistenzpakete: zum einen das Parkhilfe-Paket, unter anderem mit 360-Grad-Einparkhilfe und Toter-Winkel-Warnsystem bei Türöffnung, zum anderen das Fahrassistenz-Paket. Damit kommen unter anderem Helfer wie Aufmerksamkeits- und Toter-Winkel-Spurassistent, Adaptive Geschwindigkeitsregelung und Verkehrszeichenerkennung mit adaptivem Geschwindigkeitsbegrenzer ins Technik-Portfolio. Eine elektrisch ausfahrbare Anhängerkupplung und das Surround-Soundsystem von Meridian mit 825 Watt und 19 Lautsprechern machen die Reise in beiden Shadow Edition zum praktischen wie entspannten Vergnügen.

Die Modelle setzen jedoch darüber hinaus noch ganz eigene Akzente. So besitzt die auf dem Vogue-Modell

basierende Sonderausgabe des Range Rover ein Shadow Exterior Pack, gebildet unter anderem mit diversen Designelementen in Shadow Atlas an Front, Seiten und Heck.



Das Sondermodell Range Rover Shadow Edition gibt es mit 3,0-Liter-V6- oder 4,4-Liter-V8-Diesel.

Der Range Rover Sport als Shadow Edition ist wiederum mit dem 306 PS starken 3,0-Liter-Twinturbodiesel kombiniert und hat die umfangreiche Ausstattungsvariante HSE Dynamic als Grundlage.

*Text und Fotos: Jaguar Land Rover Media*

## Range Rover und Range Rover Sport 2019 mit neuem 3-Liter Twinturbo-Diesel und neuen Assistenz-Systemen

Seine Position als Performance-SUV untermauert der Range Rover Sport im Modelljahrgang 2019 mit mehreren Neuerungen. So nimmt der dynamische Brit unter anderem einen 3.0-Liter-V6-Twinturbodiesel mit 249 PS Leistung und ausgeprägter Effizienz neu an Bord. Ebenfalls erneuert und ausgedehnt hat Land Rover das Angebot der Fahrassistenzsysteme in seinem Verkaufsschlager. So ist der Range Rover Sport ab sofort mit Adaptiver Geschwindigkeitsregelung samt Lenkassistent und Stop & Go-Funktion sowie mit einem Notfall-Bremsassistenten für hohe Geschwindigkeiten erhältlich. Bestellt werden kann der Range Rover Sport der Generation 2019 jetzt bei den Land Rover-Partnern



Komfort und Kultiviertheit eines Range Rover, Leistungsvermögen und Vielseitigkeit eines Land Rover, gemixt mit dynamischen Genen: Mit diesem Profil fällt es dem Range Rover Sport in aller Welt leicht, neue Freunde und Käufer zu finden. Für das Modelljahr 2019 haben sich die Land Rover-Entwickler auf Antrieb und Assistenzsysteme konzentriert, um ihrem langjährigen Verkaufserfolg weitere Attraktivität zu implantieren.

### Neuer Twinturbo-Diesel im SDV6

Unter der Motorhaube zieht dabei der neue SDV6 ein: ein hochmoderner V-Sechszylinder, dem zwei Turbolader zu einer Kraftentfaltung von 249 PS sowie

zu einem Drehmomentmaximum von 600 Nm verhelfen.

Der neue SDV6 tritt an die Stelle des bisherigen Sd4-Diesels, den er um neun PS und volle 100 Nm Drehmoment übertrumpft – auch das Beschleunigungsvermögen verbessert sich um 0,8 Sekunden, denn der Range Rover Sport spurtet mit dem neuen Diesel in 7,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Zugleich erfüllt der neue SDV6 selbstverständlich die strengen Anforderungen der neuen Abgasnorm EU6d-Temp, während sich seine Effizienz mit kombinierten Verbrauchswerten von 7,5 Litern pro 100 Kilometer in einem absolut zeitgemäßen Rahmen darstellt.

## Plug-in Hybrid im P400e

Neben der neuen Dieselve Variante können sich die Kunden beim Range Rover Sport unverändert auch für den vor wenigen Monaten vorgestellten P400e entscheiden: Der Plug-in Hybrid kombiniert Benzin- und Elektromotor zu einer besonders zukunfts-trächtigen Modellversion, die bis zu 51 Kilometer rein elektrisch zurücklegen kann.



*Nick Collins, Vehicle Line Director bei Jaguar Land Rover, erklärt: „Mit den jetzt präsentierten Neuerungen unterstreicht der Range Rover Sport seinen Anspruch als Performance-SUV. Ein neuer, betont effizienter Antrieb, weitere Sicherheitstechnologien und hochmoderne Beleuchtungslösungen prädestinieren den Range Rover Sport mehr denn je zum echten Fahrer-Auto.“*



## State-of-the-art Assistenzsysteme ab Modell 2019

Hervorragend zum dynamischen Charakter des Range Rover Sport passen die neu ins Programm genommenen Assistenzsysteme.

So ist der Brit ab dem Modelljahr 2019 beispielsweise mit Adaptiver Geschwindigkeitsregelung mit Stop & Go-Funktion lieferbar.

Das System hält die gewählte Distanz zum Vordermann auch dann ein, wenn der Verkehr zum Stillstand kommt.

Sollte der Kurzaufenthalt nicht länger als drei Sekunden dauern, fährt der Range Rover Sport automatisch wieder mit gewünschtem Tempo und Abstand los.

Gleichfalls neu ist die Adaptive Geschwindigkeitsregelung samt Lenkassistent. Sie

hält den Range Rover Sport selbsttätig auf Kurs, indem sie dezent in die Lenkung.



Die Optik der Technologie nutzt dabei die Fahrbahnmarkierungen oder, sollten keine vorhanden sein, orientiert sich am Fahrweg des vorausfahrenden Verkehrsteilnehmers.

Wechselt der Range Rover Sport die Spur oder bremst der Fahrer, wird das System deaktiviert.



Für ein Plus an Sicherheit bürgt ferner der neue Notfall-Bremsassistent für hohe Geschwindigkeiten, der mit beiden Ausführungen der Adaptiven Geschwindigkeitsregelung kombiniert werden kann.

Der Notfall-Bremsassistent verringert die Gefahr einer Kollision, denn er erkennt drohende Gefahren rechtzeitig und bremst den Range Rover Sport falls nötig entsprechend.

## Range Rover Modell 2019



Die Neuerungen aus dem Range Rover Sport Modell 2019 fließen auch bei Range Rover ein. Der neue SDV6 mit V6-Biturbo-Diesellaggregat glänzt mit 275 PS Leistung und hoher Effizienz.



Mit an Bord sind die aktuellsten Assistenzsysteme wie z.B. die adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Stop & Go-Funktion und Lenkassistent.

Die Generation 2019 ist ab sofort bei den Land Rover-Händlern bestellbar.

*Text: und Fotos: Jaguar Land Rover Media*

## Intelligente und vernetzte Autos von Jaguar Land Rover sind nun auf britischen Straßen unterwegs

Intelligente und vernetzte Fahrzeuge von Jaguar Land Rover sind jetzt im Testbetrieb auf britischen Straßen unterwegs, um selbstfahrende Autos der Realisierung ein weiteres Stück näherzubringen. Die Tests unter Realbedingungen im öffentlichen Straßenverkehr gehören zum Projekt UK CITE (Connected Intelligent Transport Environment) – einem von Industrie und staatlichen Stellen des Vereinigten Königreichs unterstützten Vorhaben mit einem Gesamtetat von 7,1 Millionen Pfund Sterling (zirka 8,1 Millionen Euro). Im Mittelpunkt der Tests und Forschungen steht eine umfassende Vernetzung von Fahrzeugen und Straßeninfrastruktur mithilfe modernster Drahtlos-Technologien.



Im Rahmen von UK CITE wollen die beteiligten Unternehmen, Behörden und wissenschaftlichen Einrichtungen erstmals in Großbritannien eine voll vernetzte Straßeninfrastruktur realisieren: eine Grundvoraussetzung, dass selbstfahrende Autos in naher Zukunft autonom agieren können.

Schauplätze der Tests sind insgesamt rund 65 Kilometer auf den Fernstraßen M40, M42, A45 und A46 in England. Hier wurden modernste Technologien installiert, wie die Transpondertechnik DSRC (Dedicated Short Range Communication), Netze im 3G- und 4G-Mobilfunkstandard, lokale WiFi- und

Glasfasernetze. In Kombination stellen diese innovativen Technologien sicher, dass die Fahrzeuge

jederzeit miteinander und mit der Infrastruktur verbunden sind.



Der Fachbegriff dafür lautet im Englischen „V2X“: die Vernetzung der Autos untereinander und der Datenaustausch zwischen Fahrzeug und Infrastruktur.

Nur wenn diese Voraussetzung geschaffen ist, wird ein großflächiger Einsatz selbstfahrender Autos möglich.



Die in den Tests eingesetzten innovativen Kommunikationstechnologien ergänzen und erweitern die Fähigkeiten moderner Fahrzeuge mit ihrer Vielzahl an Assistenten und Sensoren.

Dadurch kann ein Auto weit über das aktuelle Blickfeld vorausschauen und sich „unterhalten“: mit anderen Fahrzeugen, mit dem Netzwerk und der Infrastruktur, aber auch mit Fußgängern.

So erhält beispielsweise der Pilot eine Warnung, dass ein anderer, weit vorausfahrender und noch nicht zu sehender Verkehrsteilnehmer die Bremse betätigt hat. So lassen sich Unfälle besser vermeiden.

Das jetzt getestete System kann sowohl beim autonomen Fahren als auch im manuellen Fahrmodus hilfreiche Dienste leisten: für mehr Sicherheit auf den Straßen bei jedem Grad automobilier Autonomie.

Colin Lee, Connectivity Manager bei Jaguar Land Rover, erklärt: *„Damit wir die Vorteile selbstfahrender Autos in vollem Umfang nutzen können, müssen wir ein Verständnis entwickeln für die Infrastruktur, die zu ihrer Unterstützung nötig ist. Konnektivität bringt selbstfahrende Autos nicht nur einen Schritt der Realität näher. Sie bereitet außerdem den Boden für vernetzte Sicherheitsmerkmale, von denen unsere Kunden in den kommenden Jahren profitieren werden. Wir arbeiten in diesem Projekt mit weltweit führenden Experten aus Industrie und Wissenschaft zusammen –*

*und wir wollen mit aller Kraft gemeinsam diese neue Testphase zum Erfolg führen.“*



Im Rahmen der Straßentests erprobt Jaguar Land Rover zahlreiche intelligente und vernetzte Systeme, darunter den Bremsalarm EEBL (Emergency Electronic Brake Light warning), den Rettungswagenalarm EVW (Emergency Vehicle Warning) und Fahrzeug-Informationssysteme (IVS – In-Vehicle Signage) für Baustellenwarnung (RWW – Roadworks Warning) und Verkehrslagewarnung (TCW – Traffic Condition Warning).



Jaguar Land Rover arbeitet neben UK CITE an mehreren weiteren Projekten für vernetzte und autonome Fahrzeuge. Sie sollen nicht zuletzt die Kunden der britischen Marken in die Lage versetzen, von weiteren hochentwickelten Systemen zu profitieren, die Fahrspaß und Sicherheit gleichermaßen dienen. Dabei verfolgen Jaguar und Land Rover die Vision, dass Konnektivität umfassend nutzbar gemacht wird – für selbstfahrende Autos in einer möglichst großen Bandbreite an Einsatzbedingungen, in vielen Situationen des Auto-Alltags, auf der Straße ebenso wie im Gelände.

*Text: Andreas Icha; Fotos: Jaguar*

## Jaguar XK – eine Legende feiert 70jähriges Jubiläum

Wenn wir hier vom Jubilar Jaguar XK sprechen, dann von den Modellen XK 120, XK 140 und XK 150. Nicht vom Jaguar E-Type, der in den USA als XK-E die Welt erfreute und auch nicht vom 1996 präsentierten Jaguar XK8, der Jaguar-intern X100 genannt wird. Ein Streifzug durch die Historie der einmaligen Modellreihe.



70 Jahre – die Mathematiker unter den Leserinnen und Lesern erkennen sofort, dass die Premiere der XK-Baureihe im Jahr 1948 stattgefunden haben muss. Vollkommen richtig!

### Vom Prototyp zum Verkaufshit

Ursprünglich war vorgesehen, den Motor als neues, kräftiges Aggregat für eine sportliche Limousine zu präsentieren – der später folgende Jaguar Mark VII. Die Karosserie war jedoch noch nicht fertig entwickelt. Es galt, aus der Not eine Tugend zu machen. Die Idee einer Kleinst-Serie nahm Gestalt an – der Motor soll in einen Sportwagen implantiert werden. Eine Alu-Karosserie wurde auf einem Eschenrahmen montiert – so verließen die ca. 200 ersten Exemplare die Fabrik.



### XK-Premiere – London Motor Show 1948

Auf der London Motor Show 1948 (die erste nach dem Zweiten Weltkrieg) stellte Jaguar den XK 120 als Nachfolger des S.S. 100 der Weltöffentlichkeit vor. XK bezeichnet den klassischen XK-Motor des Herstellers und 120 die damals famose Höchstgeschwindigkeit

von 120 Meilen/Stunde, respektive 200 Stundenkilometer.

### Der XK 120 – erster Jaguar XK

Bis zur Auslieferung des ersten Roadsters dauerte es noch bis zum Juli 1949. Der klassische Roadster wurde damals OTS (Open-Two-Seater) genannt. Im März 1951 wurde ein Coupé nachgereicht – als FHC (Fixed-Head-Coupé). Eine DHC (Drop-Head-Coupé) Version wurde ab April 1953 angeboten. Es verfügte über ein versenkbares Stoffdach – im Vergleich zum OTS, der sein Interieur durch eine schlichte Innenraum-Abdeckung schützt. Bis zum Produktionsende im Herbst 1954 wurden 12.078 XK 120 (7.631 OTS, 2.678 FHC und 1.769 DHC) gebaut.

### Die Geburt des XK-Motors

So betrachtet, ist der XK 120 der eigentliche Jubilar für hartgesottene Jaguar-Fans.



Der XK 120 wurde vom XK-Motor befeuert. Der 3,4-Liter Reihen-Sechsender brachte 160 ehrliche PS auf die Kurbelwelle, die über 4 Gänge und 16-Zoll-Räder auf die Straße gebracht wurden. Der XK-Motor war übrigens der erste Jaguar-Motor mit zwei oberliegenden Nockenwellen (DOHC) – eine Konstruktion, die bis dahin nur in kleinsten Stückzahlen und meist per Hand produziert wurden. Dieses Meisterstück aus Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit wurde noch bis 1992 in diverse Modelle verbaut.

1951 bot Jaguar den XK 120 SE an – die auf 180 PS gesteigerte Leistung steigert die Vmax. auf 210 Km/h.

### Die Karosserie des 120ers

Zunächst als Kleinst-Serie mit Alu-Haut geplant, wurde im April 1950 auf Stahl umgesattelt - die begeisterten Kunden zeigten unerwartet großes Interesse an der

sportlich eleganten Raubkatze. Die Form blieb unverändert.

Hatten frühere Jaguar-Modelle die Scheinwerfer noch auf den Kotflügeln montiert – damals eine durchaus gängige Art – verschmolzen die Leuchteinheiten beim XK 120 mit der Karosserie. Die hinteren Radausschnitte waren mit so genannten ‚Spats‘ verkleidet. In Kombination mit den damals gebräuchlichen Stahlfelgen kommt der Schwung in der Blechhaut wunderbar zur Geltung.



### Das Interieur – klassisch funktional

Der XK 120 hat die Instrumente am Armaturenbrett mittig angeordnet. Zwei große (links Drehzahlmesser und rechts Tachometer) und dazwischen drei kleine Zusatz-Instrumente beherrschen den Armaturenbrettträger – rundherum verstreut die notwendigen Kippschalter.



Das riesige Lenkrad und der insgesamt recht kurze Fahrgastraum lassen den Einstieg zur besonderen Übung werden. Ist die Position auf dem tiefen Sitz bezogen passt alles. Das Volant ist nahe bei der Brust – die Pedale gut erreichbar.

Die Rundumsicht ist naturgemäß bestens bei einem Roadster, wie dem XK 120 - der zarte Scheibenrahmen stört dabei überhaupt nicht.

### Die Evolution – Jaguar XK 140

1954, sechs Jahre nach Präsentation des XK 120 stellt Jaguar den XK 140 dem begeisterten Publikum vor. Im

Prinzip basiert das neue Modell auf dem Vorgänger. Das Fahrwerk und der ‚body‘ wurden übernommen.

Der Motor blieb die XK-Maschine, jedoch leicht überarbeitet und modifiziert. Das schlägt sich in einer auf 190 PS gesteigerte Leistung nieder – der Hubraum des 3,4-Liter Reihensechlers bleibt unverändert.



Die Karosserien erfahren nur geringe Veränderungen. Die Stoßstange ist ab sofort vorne durchgehend und es gibt Stoßhörner vorne und hinten. Die Blinkleuchten vorne sitzen in den Kotflügeln und das Jaguar-Emblem rutscht von der Motorhaube auf den oberen Rand des Kühlergrills – mit nunmehr sieben statt 13 vertikalen Streben.

Der Innenraum wurde geräumiger, da der Motor um einige Zentimeter weiter vorne implantiert wird und die Batterie nicht mehr den Platz hinter den Sitzen verplempert. FHC und DHC erhalten dadurch zwei Notsitze und Besitzer eines OTS erfreuen sich über mehr Stauraum.

Die Produktion endet bereits nach drei Jahren 1957. Es wurden insgesamt 8.884 XK 140 (3.347 OTS, 2.797 FHC und 2.740 DHC) gebaut.

### Jaguar XK 150 – krönender Abschluss



Nach dem XK 140 folgt der XK 150 – das letzte Modell der klassischen XK-Serie. 1957 kommt diese Variante auf den Markt. Weiterhin kommt der bewährte XK-Motor zum Einsatz – zunächst wie bei den Vorgängern 120 und 140 als 3,4-Liter-Version. Diesmal mit 193

Basis- oder 213 Sport-PS. 1959 ergänzt eine 3,8-Liter-Maschine mit 223 PS das Modellprogramm.

Das Fahrwerk entspricht weitgehend den Vorgänger-Modellen. Hervorzuheben ist, dass der XK 150 eines der ersten Fahrzeuge ist, das mit vier Scheibenbremsen ausgestattet ist – für die damalige Zeit eine echte Besonderheit.

Erstmals entfällt bei der Karosserie der Hüftschwung der Vorgänger, was einerseits eine klare, gestreckte Seitenlinie bedeutet, andererseits jedoch den klassischen Schwung vermissen lässt. Die geteilte Windschutzscheibe weicht einer modernen Panoramascheibe. Die Stoßstangen sind nun vorne und hinten durchgehend und verfügen über die Stoßhörner, wie bereits der XK 140.



Nachdem anfangs nur die Varianten FHC und DHC angeboten werden, folgt 1958 wieder der Roadster OTS – erstmals mit Kurbelscheiben. Bis 1961 wurden in vier Jahren 6.650 XK 150 hergestellt ( 1.300 OTS, 3.457 FHC und 1.893 DHC)

Nachfolger des Jaguar XK 150 ist kein geringerer als der legendäre, 1961 vorgestellte Jaguar E-Type.

### Der Jaguar XK als Rennauto



Selbstverständlich wurden bereits vom Modell XK 120 seriennahe Fahrzeuge in diversen Rennen eingesetzt. Im Jahr 1950 baut Jaguar sechs Aluminium XK 120 OTS für Renn- und Rallyeeinsätze auf. Als JWK 651 (das ist die Registrierungs-Nummer, also die Nummerntafel) gelangt einer dieser Exemplare zu großer Berühmtheit durch die Teilnahme an Klassikern

wie 24-Stunden von Le Mans, Mille Miglia und Tourist Trophy bei Dundrod, sowie durch Geschwindigkeitsrekorde durch die Piloten Leslie Johnson und Stirling Moss. Damit jedoch nicht genug. Auf Basis des 120ers wurde ein reinrassiger Rennwagen – der Jaguar C-Type - auf die Räder gestellt. Der 3,4-Liter-Motor lieferte 200 PS. 1951 gab es das Renn-Debüt beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Peter Walker und Peter Whitehead gewannen dieses prestigeträchtige Rennen. Die Weiterentwicklung mündet 1954 im D-Type. 250 PS stark, erreichten die offenen Flitzer eine Vmax von 250 Stundenkilometern. 1955, 1956 und 1957 konnte Jaguar mit den D-Types die Gesamtsiege beim 24-Stunden-Klassiker von Le Mans einfahren. Mit dem XK-SS brachte Jaguar ein Modell für den amerikanischen Markt heraus – für den Straßenverkehr mit Stoßstangen, Stoffdach und einer Gepäckbrücke.

### Sonder-Karosserien für den Jaguar XK

Die Carrozzeria **Pininfarina** schuf auf Basis des XK 120 ein eigenständiges Coupé mit einigen Design-Zitaten der 120er-Karosserie. 1954 lieferte Jaguar ein nacktes Chassis nach Italien zum Meister-Designer. Auftraggeber war Max Hoffmann, damals ein berühmter Jaguar-Importeur in den USA.

Die erste Karosserie von **Zagato** für ein Straßenauto entstand 1954 auf Basis eines XK 140 mit frischem Unfallschaden. Guido Modiano beauftragte Elio Zagato mit dem Bau einer neuen Karosserie für seinen Jaguar. Die maßgeschneiderte Hülle nahm Anleihen an den damaligen Alfa Romeos beziehungsweise am Ferrari 250 GT. Nicht für den Rennsport bestimmt – so wurde dieses Exemplar besonders luxuriös ausgestattet.

Die Carrozzeria **Boano** baute 1955 ein weiteres Einzelstück – ein Stufenheck-Coupé auf Basis des Jaguar XK 140, entworfen vom französischen Designer Raymond Loewy. Die futuristischen Designelemente wie spitz zulaufende Wagenfront, zurück versetzte Scheinwerfer, auffällige Hutze auf der Motorhaube, eine Panoramascheibe als Heckfenster und der Entfall von Stoßstangen vorne und hinten fanden nicht jedermann's Geschmack.

Auch der XK 150 durfte die Basis für ein Design-Einzelstück sein. Die Schweizer Carrozzeria **Ghia** S.A. – Ghia Suisse – baute 1958 in Lugano ein zweitüriges Coupé nach einem Entwurf des turiner Designers Pietro Frua. Der so verwandelte XK wurde bis 1964 unter der Bezeichnung Ghia Aigle beworben. Das langgestreckte Stufenheck-Coupé hat starke Ähnlichkeit mit den Ferraris der 50er-Jahre.

*Text: Andreas Icha; Fotos: Andreas Icha und Jaguar Land Rover Media mit freundlicher Genehmigung*

## Serie: Autos unserer Mitglieder – Jaguar XK 150 FHC

**Besitzer: Gerhard Wagner**

Jaguar XK 150 FHC, Bj. 1958, old english white, Leder beige, 6 Zylinder, 3442 ccm, 193 PS, 210 Km/h, 13 l/100 Km



Zustand vor Kauf 1999

Eine lustig-skurile Geschichte und was Blitze mit Autos zu tun haben. Meine Leidenschaft für Jaguar begann schon vor der Volksschule. Wir wohnten damals in einem Außenbezirk Wiens und fuhren mehrmals in der Woche zu meiner Oma in die Innere Stadt. Damals fuhren in Wien noch Straßenbahnen mit hinten offener Plattform – ein Erlebnis für uns Kinder.



Unsere Mutter freute sich nicht so. Sie befürchtete, dass wir während der Fahrt auf die Straße stürzen könnten. Das war nicht unbegründet. Die beidseitigen Einstiege auf die Plattform, von der eine Holztür ins Wageninnere führte, waren nur durch herunterklappbare Eisenstangen gesichert.



Lackierung Oktober 2001

Mutter war ein unruhiger Geist. Sie hielt es nicht aus, in der Station auf eine Straßenbahn zu warten. Deshalb ging sie mit uns zur nächsten oder übernächsten Haltestelle. Das ging sich meist aus und wir konnten ohne Wartezeit in die Straßenbahn einsteigen.



Auf dem Weg zur nächsten Haltestelle kamen wir immer an einem dunklen (Anm.: british racing green) Auto vorbei, welches jahrelang vor dem gleichen Haus stand. Die unglaublichen Rundungen und diese einzigartige Ausstrahlung von Eleganz und Sportlichkeit faszinierten mich. Ich konnte, damals in den 50er Jahren, viele verschieden Automarken identifizieren und erkannte die Autos oft am Motorgeräusch. Mein Vater fuhr damals einen Opel Kapitän, den ich immer kommen hörte. Aber dieses lange, niedere Auto konnte ich nicht zuordnen. Ich habe es nie in Fahrt erlebt. Meine Mutter erzählte mir, ich hätte oft gebettelt, wir sollten doch zur nächsten Straßenbahnhaltestelle gehen, weil ich dieses Auto sehen wollte. Ich sei dann Minuten lang davor gestanden und rund herum gegangen und hätte nicht weitergehen wollen.



Eines Tages war das Auto dann weg. Ich wusste nicht, welche Automarke es war. Aber die Bilder waren in meinem Gehirn gespeichert. Es verging mehr als ein

Jahrzehnt. Kurz vor dem Abitur war ich mit Freunden im Freibad. Wir lagen auf Decken in der Wiese und einer nahm aus seinem Rucksack ein Playboy-Heft.



Neue 4 - Kolben - Bremsätze 2004 vorne

Das war natürlich für uns Knaben ein Erlebnis. Beim Blättern von einer Nackten zur anderen kam ein Artikel mit dem Titel 50 Autos, die der „Mann von Welt“ einmal gehabt haben sollte. Die Aufzählung begann mit Porsche 356, Mercedes 190 SL und dann traf mich der Blitz. Das nächste Foto war ein Jaguar XK150. Jetzt kamen die Kindheitserinnerungen hoch und ich wusste, welches Auto das damals war. Während meines Studiums kam ich zufällig in die Gegend, wo dieses Auto damals gestanden war. Und wieder streifte mich der Blitz.



In der nächsten Gasse war eine Autowerkstatt. Das Werkstatt-Tor stand offen und ganz hinten da stand der dunkelgrüne XK. Der Werkstattbesitzer erzählte mir, der Besitzer sei vor einigen Jahren verstorben und er habe den Jaguar immer betreut und dann gekauft. Er sei aber jetzt unverkäuflich. Mein erstes Auto nach dem Führerschein war dann ein Porsche 911 Targa. Ein Jaguar MK2 hätte mir sehr gut gefallen, war mir aber zu groß und als 4-Türer zu unsportlich. Einen E-Type hätte ich beinahe gekauft. Die Serie 1 in Maroon (stand zum Verkauf), hätte damals 1973 nach heutiger Währung 3.500 Euro gekostet. Seine Form hat mich

aber nicht an meinen Kindheitstraum vom XK erinnert. Da war der MK 2 schon viel ähnlicher. Rückblickend tut es mir um alle Leid, sie sind heute ein kleines Vermögen wert.



Neue Ventile 2002

Wieder viele Jahre später habe ich von der Auflösung einer privaten Autosammlung - ca. 50 Stück - erfahren. Ich kam zufällig vorbei und da stand er dann, mein Kindheitstraum. Ein XK 150 FHC in Old English White aber in einem sehr schlechten Zustand.



Edelstahlauspuffanlage ab Krümmer 2003

Daneben stand ein silberner Mercedes 190 SC mit rotem Leder in perfektem Zustand. Beide zum fast gleichen Preis. Beinahe wäre ich schwach geworden aber die Emotionen haben den Verstand besiegt und der XK 150 wurde meiner.



Generalsanierung Karosserie 2000 - 01

Zu einer aufwändigen Reparaturphase und einer Komplettlackierung mit fast vollständiger Zerlegung

und viel Schweißarbeiten an den Türen sieht er jetzt recht gut aus. Das ist jetzt bald 20 Jahre her und die nächste Totalsanierung steht an. In all diesen Jahren war ich von April bis November fast täglich mit dem XK unterwegs (nicht bei Regen, das Putzen danach ist mir zu mühsam). Mit dem Jaguar-Club fuhr ich jährlich bei drei ganztägigen Ausfahrten mit.



Alle Hochzeiten in der Großfamilie und auch die eigene werden mit dem XK als Brautfahrzeug veredelt.

Fast 20 Jahre bin ich Besucher bzw. Teilnehmer der Oldtimer-Messe in Tulln. Auf unserem Club-Stand war der XK Dauergast.

Ich muss sagen, er ist wirklich ein Publikumsmagnet. Egal wohin ich mit diesem Auto komme, immer bleiben Leute stehen, fragen mich und fotografieren.

Ganztägige Ausfahrten im XK - wenn dann auch noch ein Gewitter losbricht - sind schon sehr ermüdend. Keinerlei Servo-Unterstützung, harte Federung und Sitze fordern ihren Preis – auch ich werde ja nicht jünger.



Bei einer Ausfahrt war ein wunderschöner MK IX in grau mit rotem Leder dabei. Da dachte ich mir, das wäre doch ein sehr bequemes Langstreckenfahrzeug für mich. Ich saß kurz drin und war begeistert. Doch das ist jetzt eine andere Geschichte...

*Text und Fotos: Gerhard Wagner*

## Zeitgenössischer Bericht: Jaguar XK 120 - die Sportwagen-Sensation für den Genuss ohne Reue

Artikel von [www.zwischengas.com](http://www.zwischengas.com) vom 10. April 2016. Autor: Bruno von Rotz.

Man hatte schon eine Weile über einen neuen Jaguar Sportwagen gemunkelt, als er in London Ende Oktober 1948 präsentiert wurde. Schliesslich hallte dem dem Vorgänger S.S. 100 ein guter Ruf nach und von der Firma Jaguar erwartete man einen Nachfolger.



Jaguar XK 120 Super Sport (1948) - der Super Sport kostete 988 Pfund vor Steuern (© Zwischengas Archiv)

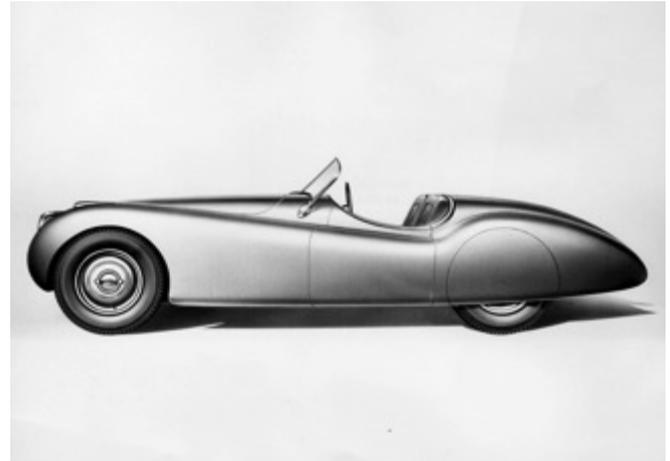
Die Automobil Revue begrüßte den neuen Sportwagen mit der gebotenen Vorsicht: "Eine wirkliche Sensation ist der neue Jaguar-Sportwagen, dessen technische Merkmale weit über dem heute verhältnismässig bescheidenen Preis von 988 Pfund Sterling, also gleich viel wie die Limousine, zu liegen scheinen.

Ein Zweisitzer mit 160 PS und einer bestechend schönen Karosserie ist heute für die Summe vorteilhaft zu nennen, wenn er den Erwartungen entspricht.

Das Fahrgestell des Sporttyps gleicht demjenigen des neuen Jaguar Mark V mit Torsionsstabfederung vorn und tiefgekröpftem Chassis." Man sprach zunächst noch von einem Zweilitermotor, der in ähnlicher Ausprägung ja bereits seine Feuerprobe in Lt. Col. Goldie Gardners Rekordwagen bestanden hatte. Das Auto dazu sollte XK 100 heissen, ging aber nie in Serie.

Aber der in London präsentierte XK 120 hatte bereits den neuen Reihen-Sechszylinder im Bug, der Jaguar noch über Jahrzehnte begleiten sollte. Man rechnete mit etwa 200 Exemplaren die man vom XK 120 zu verkaufen erwartete, nicht zuletzt, um den neuen Motor zu testen.

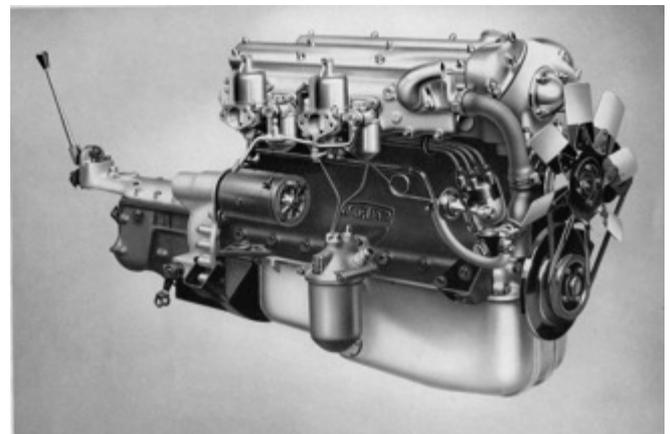
Doch die Nachfrage war deutlich grösser als erwartet - produziert wurden nämlich bis 1954 12'055 Exemplare. Und dies hatte verständliche Gründe.



Jaguar XK 120 Super Sport (1948) - elegante Linienführung (© Zwischengas Archiv)

### Ein Motor mit Zukunft

Der Herzstück des neuen Sportwagens war der 3,4-Liter-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen und zwei SU-Vergasern. 160 PS bei 5200 Umdrehungen leistete das Aggregat, das noch bis in die Neunzigerjahre in diversen Jaguar-Modellen Dienst leisten sollte.



Jaguar XK 120 S.E. (1955) - der Sechszylinder entwickelt im Special Equipment Modell 180 PS (© Zwischengas Archiv)

Die schräg hängenden Ventile waren in einem Aluminium-Zylinderkopf untergebracht, die Nockenwellen wurden über Ketten angetrieben. Die Kraft wurde über ein Vierganggetriebe an die Hinterachse geführt.

### Schön, schöner, am schönsten

Den Salonbesuchern mehr aufgefallen als der Motor war aber die geradezu hinreissende Karosserie, die man in aller Eile für den Sportwagen gezeichnet hatte. Die Prototypen wie auch die ersten rund 200 Serienexemplare wurden mit Aluminiumblechen über einen Eschenholzrahmen beplankt, später ging man vor allem aus Kosten und Kapazitätsgründen zu einer

Ganzstahlkarosserie über, die sich optisch aber kaum vom Vorgänger unterschied.



Jaguar XK 120 (1952) - in seiner schönsten Form  
(© Fotograf: Daniel Reinhard, 2016)

Fließende Linien, integrierte Scheinwerfer, eine tiefe Gürtellinie mit rund auslaufendem Heck und ein weit hinten und tief integriertes Passagierabteil kennzeichneten den meisterlich Wurf.

Neben anderen Neuheiten wie einem MG TC, einem Panhard-Dyna oder einem Talbot-Lago Baby muss der Jaguar damals wie ein Auto von einem anderen Stern gewirkt haben.

### Schnell und noch schneller

Aber der Jaguar XK 120 war nicht nur schön, er war auch schnell. Die angepeilte Höchstgeschwindigkeit von 120 Meilen pro Stunde (daher die Fahrzeugbezeichnung) schaffte er problemlos, aber es ging auch noch schneller. Mit Verdeck fuhr ein Testwagen in Jabbeke 203 km/h, ohne Dach und Windschutzscheibe wurden sogar 214 km/h erreicht. Bei einem 24-Stunden-Dauerlauf in Montlhéry schafften Leslie Johnson und Stirling Moss 1950 im Schnitt 173 km/h inklusive aller Tankstopps und Fahrerwechsel,

1951 gelang Johnson ein Einstundensprint mit einem Schnitt von 212 km/h. Im Jahr 1952 setzten Moss und Johnson dann in einem Coupé noch einen drauf und fuhren während sieben Tagen neue Rekorde über verschiedene Distanzen bis 25'000 km ein. Viel eindrücklicher konnte die Zuverlässigkeit des Wagens nicht demonstriert werden.

### Erfolgreich im Rennsport

Natürlich wollte William Lyons seine Autos auch im Rennsport siegen sehen. 1950 gewannen die Engländer Appleyard ohne Strafpunkte in ihrer Hubraumklasse an der 13. französischen Alpensternfahrt, dazu kamen diverse Spezialpreise und natürlich der Alpenpokal.

In Le Mans hätten Leslie Johnson und Bert Hadley im Jahr 1950 beinahe eine Sensation produziert, als sie gegen Ende des Rennens Jagd auf die beiden

führenden Talbot machten. Doch in der 21. Stunde stellte die Kupplung ihren Dienst ein, was einen Ausfall zur Folge hatte.



Jaguar XK 120 (1949) - Das Ehepaar Appleyard an der Rallye des Alpes 1950 (© Archiv Automobil Revue)

Der Sieg folgte dann im Jahr darauf, dann allerdings im Jaguar C-Type, der ja bekanntlich auf dem XK 120 basierte. Als Trost für den Misserfolg in Le Mans von 1950 dienten sicherlich Siege beim Marathon de la Route, bei der Akropolis Rallye, beim Tulpenrallye und bei der RAC-Rallye.

### Preiswert

Der Jaguar XK 120 war ein Preisknüller! In Grossbritannien wurde er für unter 1000 britische Pfund angeboten, in der Schweiz kostete er 1952 19'450 Franken. Das war zwar viel Geld, schliesslich kostete ein Käfer knapp ein Drittel davon, aber die Konkurrenz in Form des Mercedes 220 Cabriolet B war teurer (CHF 21'750) oder kaum günstiger wie der Porsche 356 als 1,3-Liter-Cabriolet (CHF 17'160), aber substantiell langsamer!

### Genug für alle - Gelobt und geliebt

Kein Wunder liebten ihn die Testfahrer der ersten Stunde. Und man muss sich vor Augen halten, dass Ende der Vierzigerjahre der Massstab auch ein ganz anderer war. Die Zeitschrift "The Motor" war eine der ersten, die sich hinter das Lenkrad eines Serienfahrzeugs setzen konnte: "Der Jaguar XK 120 bewies sich kürzlich als das schnellste Modell, das wir je einem Strassentest unterzogen haben. Der Wagen beschleunigte, ausgerüstet mit Verdeck, in 44.6 Sekunden auf 100 Meilen pro Stunde (161 km/h). Dies verdient allerdings besondere Beachtung, denn es muss erwähnt werden, dass hierzu im vierten Gang aus dem Stand beschleunigt wurde und somit deutlich schnellere Zeiten möglich sind, wenn man die Gänge durchschaltet."

Die enorme Elastizität und Bedienungsfreundlichkeit des Doppelnockenwellen-Motors zieht sich denn auch durch alle damaligen Testberichte.

Der "Motor" XK 120 beschleunigte in zehn Sekunden auf 60 MPH (96 km/h) und lief 124,6 MPH (200,5 km/h) schnell - sensationell für jene Zeit, zumindest in dem Preissegment.



Jaguar XK 120 (1950) - an der British Auto Show von 1950  
(© Zwischengas Archiv)

Was die Testfahrer aber fast noch mehr überzeugte, war die Tatsache, dass der Jaguar keine hohen Ansprüche an den Fahrer setzte und dass man sozusagen jeden Mann oder jede Frau von der Strasse in den XK 120 setzen konnte, ohne sich Gedanken über dessen Gesundheit machen zu müssen.

"Der Motor ist überhaupt nicht nervös, seine Beherrschung erfordert keinerlei besondere Eignung, wenn man von dem für hohe Geschwindigkeiten unabdingbarem guten Reaktionsvermögen absehen will", stand in der deutschen Zeitschrift "das Auto" im Jahre 1951.

"Den flachen Bogen in der langen Uferstrasse am Genfer See nahm ich mit leicht zusammengebissenen Zähnen und gut 150 km/st - als ich ohne jede seitliche Bewegung des XK 120 hindurch war, wusste ich, dass im Wagen mehr Möglichkeiten stecken als im Fahrer", schrieb H. U. W. als Resümee seines kurzen Fahrversuchs anlässlich des Genfer Autosalons.

Gelobt wurden in den damaligen Artikeln auch das Fahrwerk und die "schnellen Bremsen". Kritisiert wurden teilweise die Sitzposition und der fehlende Seitenhalt der Sitze, während der Komfort für den Beifahrer, der dem des Fahrers in nichts nachstand, positiv bewertet wurde.

Auch die Automobil Revue konnte dem neuen Sportwagen viel Positives abgewinnen: "Mit diesem Sportwagen hat die Marke Jaguar ein bemerkenswertes Fahrzeug von höchstem propagandistischem Wert geschaffen, das eine heute einzigartige Kombination von Eleganz der Linie, höchster Fahrleistung, einfacher Bedienung, guten Fahreigenschaften und günstigem Preis bietet."

## Evolution bis zur Revolution

Der XK wurde stetig weiterentwickelt. Schon 1952 stellte man der 160-PS-Variante eine stärkere Version mit 180 PS zur Seite.

Karoserieseitig gab es bereits eine geschlossene Coupé-Version und ab 1953 ein Cabriolet mit aufliegendem Dach. Im Herbst 1954 folgte der XK 140 mit nun 190 PS und modifiziertem Cockpit, im Mai 1957 schliesslich erschien die letzte Inkarnation des XK-Sportwagens, er hiess XK 150 und tat mit mehr Innenraum und Hubraum vor allem den amerikanischen Komfortansprüchen Genüge.

Abgelöst wurde er dann 1961 vom Jaguar E-Type, der zurecht als Jaguar-Boss Lyons' dritte Sportwagensensation gilt.

## Genuss für alle Sinne

Die Fahrt in einem Jaguar XK 120 gehört gemäss vieler Bücher zu einem der Dinge, die man einmal in seinem Leben erfahren sollte.

Die elegante Schönheit der Karosserie beeindruckt auch heute noch, vor allem auch dann, wenn es sich beim Fahrzeug um eine Version mit Scheibenrädern und hinteren Radabdeckungen (Spats) handelt, die die Linienführung noch besser wirken lassen.



Jaguar XK 120 (1952) - mit Spats und Scheibenrädern  
(© Fotograf: Daniel Reinhard, 2016)

Der Einstieg will ein wenig geübt werden, denn das riesige Lenkrad und das relativ kurze Cockpit nötigen zu einer gewissen Grundgeschicklichkeit.

Einmal im Sitz angelangt hat man das Lenkrad nahe an der Brust, die Distanz zu den Pedalen ist allerdings auch für normalgrosse Mitteleuropäer lang genug.

Noch einmal gleitet der Blick über die lange geschwungene Motorhaube, dann sucht man Zündschloss und Startknopf.

Der Sechszylinder erwacht gut hörbar zum Leben und lässt an seiner Kraft nicht zweifeln.

Für ein über 60 Jahre altes Auto verfügt der XK 120 über einen sehr kurzen Schalthebel, die Gänge sind nach klassischem Muster angeordnet und lassen sich präzise schalten, wobei Zwischenkuppeln und Zwischengas die Arbeit der Zahnräder erleichtert.



Jaguar XK 120 (1952) - Hauptinstrumente über das Armaturenbrett verteilt (© Fotograf: Daniel Reinhard, 2016)

Die Rundumsicht ist natürlich perfekt, der dünne Scheibenrahmen stört kaum und man findet mehr Windschutz hinter der zweiteiligen Scheibe als bei manchem Konkurrenten von damals.



Jaguar XK 120 (1952) - klassischer Rennmotorenbau - zwei obenliegende Nockenwellen (© Fotograf: Daniel Reinhard, 2016)

Natürlich ist man Wind und Wetter im offenen Wagen komplett ausgesetzt, daher empfehlen sich Lederkappe und -jacke für einen Genuss ohne Reue.

Man kann nachvollziehen, dass dieser Wagen damals eine Sensation war, denn auch heute noch überzeugen Motor-Elastizität und Leistungsfähigkeit, wenn man auch fahrwerks- und bremsenseitig sicherlich seither einige Fortschritte gemacht hat.

Hätten nicht andere Pflichten gerufen, wir würden wohl heute noch im Jaguar sitzen und die siebentägige Rekordfahrt von Leslie Johnson nachstellen wollen ...



Jaguar XK 120 (1952) - man sieht aus dieser Perspektive gut, wie gross das Lenkrad war (© Fotograf: Daniel Reinhard, 2016)

*Wir danken der Galerie Fischer, die den Jaguar XK 120 von 1952 am 28. Mai 2016 in Luzern versteigerte, für die Gelegenheit zur Probefahrt.*



Jaguar XK 120 (1952) - im Gegensatz zu vielen anderen Roadster aus der Zeit ist die Windschutzscheibe knapp hoch genug für grossgewachsene Fahrer (© Fotograf: Daniel Reinhard, 2016)

[zwischenogas.com](http://zwischenogas.com) ist die größte deutschsprachige Webseite zu den Themen Oldtimer, Youngtimer und historischer Motorsport. Für alle Jaguar-Enthusiasten lohnt sich sicher ein Blick auf [jaguar.zwischenogas.com](http://jaguar.zwischenogas.com), einzigartig ist aber das digitalisierte Zeitschriften-Archiv mit über 500'000 verfügbaren Seiten. Zudem findet man Oldtimer-Bewertungen, technische Daten, mehrere Tausend Oldtimer-Artikel und eine ausführliche Rubrik zu Veranstaltungen und Versteigerungen.



Text und Fotos: mit freundlicher Genehmigung durch [zwischenogas.com](http://zwischenogas.com)

## ÖMVV-News: Fahrbeschränkung in Städten



### Fahrbeschränkung in Städten

Immer wieder gibt es Pressemeldungen zu Fahrbeschränkungen im Sinne des Umweltschutzes in deutschen aber auch anderen europäischen Städten.

Ein Beispiel ist Stuttgart. Ab 2019 ist hier ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge "schlechter" als Euro 4 geplant. Dies wurde zum Anlass genommen um **Ausnahmeregelungen für historische Fahrzeuge** zu erreichen und dies ist auch gelungen.

Nach Auskunft des ADAC gibt es eine generelle Ausnahmeregelung für Fahrzeuge mit H-Kennzeichen.

In Österreich gibt es schon in vielen Bereichen Ausnahmeregelungen für "historisch" typisierte Fahrzeuge.

Wichtig dabei ist auch die Kennzeichnung derselben, wie nun durch die **rote §57a Plakette "Historisches**

Fahrzeug" seit 2018 umgesetzt wurde.

### Was ist wichtig zu wissen:

Es gelten folgende Voraussetzungen um ein Fahrzeug "historisch" zu typisieren bzw. korrekterweise, den Eintrag "historisch" in die Fahrzeugdokumente vornehmen zu lassen:

- Fahrzeug älter als 30 Jahre
- Nicht zum täglichen Gebrauch
- In erhaltungswürdigem Zustand (Zustandsnote 1-3)
- In der Approbierten Liste „Historische Fahrzeuge“ des BMVIT eingetragen (Infos unter: [www.khmoe.at](http://www.khmoe.at))
- Fahrbeschränkung für Kraftfahrzeuge von 120 Tagen p.a., für Krafträder 60 Tage p.a.
- Führung von fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen
- Ab 1.1. 2018 gibt es eine rote §57a Plakette für „historische“ Fahrzeuge
- Bei der § 57a Überprüfung sind die Fahrzeugdokumente vorzulegen (z.B. Einzelgenehmigung, Typenschein) und die fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen
- „Historisch“ zugelassene Fahrzeuge müssen alle 2 Jahre zur §57a Überprüfung

Der Eintrag „historisch“ in die Fahrzeugdokumente ist bei der zuständigen Landesprüfstelle zu erlangen.

Text und Fotos: ÖMVV



# JDOST - Events

## JDOST Sommerausfahrt 2018

Auf den Spuren der Ennstal-Classic - so betitelte sich die Sommerausfahrt des JDOST vom 16.- 17. Juni 2018.



Am 15. Juni gegen abends trudelten die meisten Teilnehmer im mit viel Liebe restaurierten Schloss Thannegg in Moosheim ein. Um 20.00 Uhr begrüßten uns Marion und Wolfgang in diesem wunderbaren Ambiente. Das Quartier, die Routen und Restaurants - alles von den beiden bestens aufbereitet und organisiert. Die weiteste Anreise hatten Dmitry und Natalia aus Moskau, die auf ihrer für 3 Monate anberaumten Europarunde auf diesem Wege die österreichischen Berge kennenlernen wollten. Bei dem köstlichen Abendessen wurden einerseits über die Kätzchen andererseits über lukullische Leckerbissen philosophiert. Karl schaffte immer wieder den Spagat zwischen Speiseerinnerungen (fotodokumentarisch festgehalten) und hochtechnischen Ergüssen.



Am Samstag, beim ausgiebigen Frühstück, wurde ich mit Musik und Küchlein mit Kerzchen zu meinem Geburtstag überrascht. Vor dem Schloss fotografierte

der Hausherr Ernst Schrempp unsere Gruppe auf den Stufen seines Anwesens - und nicht vergessen: Lippen befeuchten! Wolfgang fotografierte ebenfalls und begrüßte uns nachmals. Von Jaguar Land Rover Austria wurde ein weißes F-Type Cabrio zur Verfügung gestellt. Brigitte und Michael hatten die Ehre diese 300 PS an dem Wochenende auf die Straße zu bringen. Im Laufe der verschiedenen folgenden Etappen hatte jeder, der wollte, die Chance diese Katze zu testen. Ehe es wirklich losging wurde mit Marillen- und Zwetschkenbrand angestossen. Die morgendliche Etappe führte uns über eine kurvige Mautstraße rauf auf den Stoderzinken zum Berggasthof Steinerhaus. Wir (Willi und ich) hatten diesmal mit unserer S-Type die Startnummer 9, vor uns Bernhard mit seinem TVR und hinter uns fuhren Magda und Hannes mit ihrem XJ.



Einige Teilnehmer spazierten zum Friedenskircherl auf 1898m, das 1902 erbaut wurde. Noch im gleichen Jahr besuchte Peter Rosegger dieses Plätzchen und schrieb: „Was soll ich schreiben in diesen Bergen voll Sonnenschein? Ich kann nur in Andacht schweigen und selig sein.“ Ja, am Sonnenschein mußten wir an diesem Tag noch ein wenig arbeiten. Im Steinerhaus labten sich die übrigen Fahrer.

Petra hat sich nun zu unserem Konvoi dazugesellt. Talwärts nach 20km wunderte sich Dmitry ob des Rauches, den er so aufwirbelte. Kätzchen wollen bergab geschont und untersetzt werden. Da es um Moskau offensichtlich ziemlich flach ist, testete unser Gast ausgiebig das Bremspedal - keine Katzenliebe! Einige andere durstige Jaguare wurden aufgetankt. Weiter führte uns die 2. Etappe über die nächste Mautstraße auf den Dachstein, der sich nebelverhangen präsentierte. Beim Aussteigen am Parkplatz war folgender Spruch eines VW-Fahrers zu vernehmen: „A Jaguar is des schiachste Auto!“ Geschmäcker, wie man sieht, können sehr unterschiedlich sein. Das Wetter negierend gondelten

wir auf den Hunerkogel auf 2700m und der Ausblick regte unsere Phantasie an - nur Weiß- und Grautöne bei 5 Grad. Wer hat da gestern nicht aufgegessen?



Bessere Sicht gab es im Eispalast, die bunt beleuchteten Eisskulpturen sind eines Blickes würdig. Die Treppe ins Nichts gab ihrem Namen alle Ehre. Ein kurzer Kaffee im Dachstein-Gletscherrestaurant und mit unserer Gruppe ging es schwebend bergab. Auf dem nächsten Teilabschnitt schlichen (im Sinne von mehr oder weniger leise), weil unbefestigt, unsere Raubkatzen die bereits 3. Mautstraße dieses Tages zur Oberhofalm. Zwei HL-Kennzeichen blockierten gleich mal die Fahrverbotsstrecke auf dem gerammelt vollen Parkplatz. Offensichtlich sind die gewohnt am Acker zu stehen.

Bei nun deutlich mehr Sicht in die faszinierende Umgebung genossen wir unsere Mittagszeit auf der Terrasse. Die Hündchen (groß und klein) wurden wieder in die Kätzchen verstaut und nun begann die 4. Etappe mit 73km, die längste des Tages. Bergab, bergauf vorbei an malerischen Landschaften ging es zum Fotostopp, ehe wir wieder unseren Ausgangspunkt erreichten.



Um 20.00 Uhr gesellten wir uns in den Rittersaal zum Abendessen. Wolfgang reminiszierte noch kurz über den abwechslungsreichen Tag. Ernst Schrempf

erzählte in launigem Tone über die Geschichte des Schlosses und den hauseigen Geist. Das Tartarenhutessen, die Spezialität des Hauses, wurde kunstvoll serviert. Sharon bemühte sich aus den drei verschiedenen Fleischsorten den Tartaren herauszuschmecken, der Hausherr hat keine Kosten und Mühen gescheut diese seltene Art zu kredenzen. Gemütlich neigte sich der Tag zu Ende.



Der Sonntag präsentierte sich wettermäßig durchwachsen. Nach einem ausgiebigen Langschläferfrühstück wurden die Autos gepackt. Zur Stärkung reichte Karl wieder den morgendlichen Seelentröster im stilvollen Leder auf dem noch viel stilvolleren Daimler von Gerhard. In Reih und Glied, fast wie Soldaten, parkten die verschiedensten Jaguar Modelle für die große Fotosession von Wolfgang, Karl, Christian und vor allem unseren Gastgeber. Bei Fotos mit menschlichen Wesen - immer wieder: Lippen befeuchten. Herr Schrempf zeigte zum Abschluss voll Stolz seinen Bienenstock, die Königin suchten wir vergeblich. Ich wußte nicht, wie warm es bei so einem Bienenvölckchen ist.



Die erste kurze Etappe des Tages führte uns bergan bis zum Michaelberghaus auf 1300m. Die hartgesottene genossen Kaffee auf der kühlen

Aussichtsterrasse mit einem wundbaren Panoramablick. Dmitry wurde mit Öl „betankt“ und verabschiedet. Wie lange bzw. wie weit wird es sein ramponierter XJ schaffen? Unsere Startnummer zwei XK 120 in hellgrün, von Manfred und Christine gelenkt, trommelte wieder vor uns vorsichtig den Berg hinunter um dort auf unsere Gruppe zu warten. Nun startete die nächste Etappe über 83km. Eine elegante Jaguarschlange bewegte sich durch das landschaftlich traumhafte und kurvige Gesäue. Unser nächster Tankstopp entwickelte sich unvorhergesehen zum Eisstopp. Fast jeder genoss diese kalte Erfrischung. Gerhard mit seiner E-Type zeigte einen Dorotheumkatalog der besonderen Art. Die Herren der Schöpfung fanden jeder sein Traummodell, preislich mehr oder weniger günstig. Nun hieß es aber wieder die eigene Katze zu satteln. Mittels Roadbook wurden wir durch die Eisenstraße geleitet und glücklich ob der Sonne trafen alle am Parkplatz beim Stift Melk ein. Hier mußten wir leider die Gruppe verlassen, mein Geburtstag wollte auch noch in der Familie gefeiert werden.

Die restliche kurze Beschreibung fasse ich laut Telefonprotokoll mit Karl zusammen:

Im Terrassencafe wurde der wunderbare Ausblick bei einem kleinen Umtrunk genossen. Die Schlussetappe führte von Melk über die letzten Serpetinen über die Dopplerhütte ins Landgasthaus Scheiblingstein. Ausgerechnet unser jahrelang bewährter Lumpensammler hatte Probleme. An der Donaustraße

begann die grüne Emma (X-Type) zu pfeifen und zu kreischen. Die heißen Felgen zwangen Karl und Claudia zum Anhalten. Nach einigen Kunstgriffen kroch bzw. schlich das Kätzchen doch nach Scheiblingstein. Bei deftigem Essen wurde trefflich über das Erlebte in der Gruppe der verbliebenen 9 Teams gesprochen. Wolfgang verabschiedete die Piloten mit Durchhaltevermögen.



Sehr herzlich bedanken wir uns für dieses kurzweilige Wochenende auf den Spuren der Ennstal-Classic. Marion und Wolfgang - wir wissen eure Qualitäten als Katzendompteure sehr zu schätzen, sind ja doch wilde Tiere.

*Text: Brigitte Oswald, Fotos: JDOST*

## JDOST beim Traben in Baden

Baden, 29.07.2018: Unter dem Titel 'Traben in Baden - hautnah...' fand an einem herrlichen Sommer-Sonntag ein Trabrenntag des Badener Trabrennvereins bei der Trabrennbahn Baden statt. In insgesamt neun Rennen kämpften Pferde mit Ihren Fahrern um den Sieg. Die Zuschauer labten sich am Streckenrand und verfolgten gespannt die Wettbewerbe. Teils unter Hochspannung, wenn Wetten abgeschlossen wurden.



Höhepunkt des Rahmenprogramms war ein Fahrzeug-Corso mit 24 ausgewählten Fahrzeugen. Der Corso

wurde vom Jaguar Daimler Owners Sports & Touring Car Clubs (JDOST) organisiert und der befreundete MG Owners Club war ebenfalls eingeladen, der Veranstaltung beizuwohnen. Zwischen 14 und 14.30 Uhr trafen die Corso-Teilnehmer ein und platzierten die Fahrzeuge im Innenbereich des Renn-Ovals - gut sichtbar von allen Tribünen-Plätzen aus. Danach fanden sich die JDOST-Mitglieder und -Freunde in der extra reservierten VIP-Terrassen-Lounge ein. Mit Sektempfang und einer kurzen Ansprache begrüßte JDOST-Obmann Wolfgang Schöbel die Besucher und gab Hinweise zum Ablauf.



Um 15.30 hieß es 'Die Spiele können beginnen' und das erste spannende Rennen ging los. Nach dem fünften Rennen startete der Fahrzeug-Corso mit den unterschiedlichsten Jaguar-, MG- und weiteren britischen Klassiker-Modellen. Ca. im 10-Sekunden-Takt fuhren die Fahrzeuge über die Trabrennstrecke an den Zuschauern vorbei. Der optische Augenschmaus - britische Oldies und Youngsters -

wurde akustisch von Moderator Wolfgang Schöbel untermalt.



Das sechste Rennen, der 'Große Preis des Jaguar Daimler Owners Sports and Touring Car Club' begann um 17.50 Uhr. Neun Pferd-Sulky-Fahrer-Kombinationen stürmten los - gewinnen kann jedoch nur einer.

Der Rennsieg ging diesmal an die Startnummer 3 das Pferd Juliano MO mit dem Fahrer Mario Zanderigo. Im Anschluss fand die Siegerehrung statt - Wolfgang Schöbel und Andreas Icha vom JDOST-Vorstand übergaben dem strahlenden Gewinner den ersten Preis.

Bei weiteren kühlen Getränken und kulinarischen Genüssen klang der Renn-Sonntag aus. Eine sehr interessante, spannende und vom Badener

Trabrennverein bestens organisierte Veranstaltung ging abends zu Ende.



Der JDOST-Vorstand bedankt sich nachträglich nochmals herzlich beim Badener Trabrennverein für die Einladung und die professionelle Organisation des Events, bei den Teilnehmern des MG Owners Club für die Teilnahme am Fahrzeug-Corso, bei unserem Sponsor "Denzel-Erdberg" für die Leihgabe des wunderschönen Jaguar F-Type R-Dynamic und selbstverständlich bei den JDOST-Mitgliedern und -Freunden, die mit ihren Fahrzeugen zum Corso beigetragen haben und für großartige Stimmung in der VIP-Lounge sorgten.

*Text: Andreas Icha, Fotos: JDOST*



# JDOST - Sponsoren





## JDC-News: Four Star Tour - Classic Car Show at Essen 9th – 13th April 2019



### Including a visit to the Dutch National Motor Museum in The Hague



The Classic Car Show in Essen takes place in spring each year and is the largest classic car show in Europe. Once again we are giving you a chance to travel in the company of other JDC members by luxury coach to Holland and Germany to visit the show as part of a four day trip that includes a return visit to the acclaimed Dutch National Motor Museum (The Louwman Collection) in The Hague.

Our accommodation will be in four-star luxury hotels and includes breakfast and all evening meals in the hotel restaurants. We will spend one night in The Hague and three nights in Gelsenkirchen. Our first morning in Holland will be given over to a visit to the motor museum.

Leaving the UK on Tuesday 9<sup>th</sup> April our route will be via Dover to The Hague (pick up points will again be Milton Keynes, South Mimms and Dover). On Wednesday morning the coach will take us to the Motor Museum where we will have sufficient time for viewing and lunch before heading off towards Holland and then on to Germany and our hotel in Gelsenkirchen.

On Thursday and Friday the coach will take us to the exhibition centre in Essen (about 9 miles) where we will spend the day. The coach will take us back to the hotel at the end of the day. On Friday afternoon we hope to arrange a visit to the new Jaguar Land Rover Classic showroom and workshop in Essen. On Saturday 13<sup>th</sup> April we return to Calais and then back to the UK.

The cost of the trip includes all coach travel, ferry crossing, 4-star hotel accommodation, breakfast, evening meals, the Louwman Museum Visit and admission charges for Techno Classica.

Pick up points for the coach will again be Milton Keynes, South Mimms and Dover – safe parking is available at each venue.

The cost of the trip is £553 per person based on 2 people sharing a room. There will be a single room supplement of £71.

If you wish to join us please complete the booking form below and return it with your deposit by Friday 13<sup>th</sup> July 2018.

Roger Kemp  
Jaguar Drivers' Club Ltd

For more information e-mail me at  
[Rojrk@blueyonder.co.uk](mailto:Rojrk@blueyonder.co.uk)

