



Jaguar F-Pace SVR: Sportwagen-Performance  
in SUV-Design  
(Seite 2)



Jaguar I-Pace umrundet mit geballter Elektro-  
Power den F1-Kurs von Monaco  
(Seite 5)



Jaguar Fahrtrainings 2018  
für Klein und Groß  
(Seite 7)



Waymo und JLR - langfristige Partnerschaft mit  
selbstfahrendem Jaguar I-Pace  
(Seite 8)

### JDOST-Termine:

- 21./22.04.2018  
Frühjahrsausfahrt
- 12./13.05.2018  
30. Oldtimermesse Tulln
- 17.05.2018  
Clubabend
- 26.05.2018  
Technik-Workshop
- 15.-17.06.2018  
Sommerausfahrt
- 21.06.2018  
Clubabend

### Inhalt:

- Autonomes Valet-Parking für mehr Komfort beim Parken  
Seite 10
- Panasonic Jaguar Racing – weitere Punkte in Uruguay  
Seite 12
- Jaguar präsentiert Konzeptdesign I-TYPE 3 in Rom  
Seite 14
- ÖMVV-News: Generalversammlung 2018  
Seite 16
- Auto unserer Mitglieder: Jaguar XK 4.2 Cabrio  
Seite 19
- Zeitgenössischer Bericht:  
Daimler Corsica – Wunder gibt es immer wieder  
Seite 20
- JDOST – Events und Sponsoren  
Seite 22

## Jaguar F-Pace SVR: Sportwagen-Performance in SUV-Design

Jaguar spendiert dem F-PACE – World Car of the Year 2017 und World Car Design of the Year 2017 – das hochdynamische SVR-Programm. Die ab nun stärkste und schnellste Variante des weltweit mit zahlreichen Preisen bedachten Performance-SUV feiert heute auf der New York International Auto Show Weltpremiere. Das vom Jaguar Land Rover Geschäftsbereich SVO (Special Vehicle Operations) entwickelte Modell hebt sich mit einem noch sportlicheren Fahrwerk, einem SVR-Aerodynamik-Paket und einem betont sportlich angehauchten Interieur von den weiteren Varianten der F-PACE-Familie ab. Ziel der Designer und Entwickler war auch bei diesem SVR-Modell maximaler Fahrspaß bei höchster Sicherheit unter allen Fahrbahn- und Wetterbedingungen.



Der 5,0-Liter-V8-Kompressormotor des bei Special Vehicle Operations (SVO) entwickelten F-PACE SVR\* leistet 405 kW (550 PS)\* – ein Plus von knapp 45 Prozent gegenüber dem bislang stärksten Modell F-PACE S mit Sechszylinder-Triebwerk. Dank eines maximalen Drehmoments von 680 Nm beschleunigt der knapp zwei Tonnen schwere High Performance-SUV in nur 4,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 283 km/h\*.

Mike Cross, Chefingenieur, Vehicle Integrity, Jaguar Land Rover



*„Der F-PACE SVR liefert ein seiner Leistung angemessenes Handling. Von der Lenkung bis zum Fahrwerk-Set-up haben wir alle Systeme noch einmal individuell auf unseren stärksten SUV neu abgestimmt. Das Ergebnis ist ein Fahrzeug, das das vom F-PACE und vom Gütesiegel SVR ausgehende Versprechen einhält.“*

Zu den aerodynamischen Modifikationen zählen größere Lufteinlässe in der Fahrzeugfront und Öffnungen in den vorderen Radlaufverkleidungen. Letztere transportieren die in den Radkästen unter hohem Druck gestaute Luft nach außen – und beugen so wirkungsvoll Auftrieb auf der Vorderachse vor. Neben zusätzlicher Kühlung konnten die SVO Aerodynamiker so auch die Richtungsstabilität bei hohem Tempo optimieren.

Die Kotflügelverbreiterungen und die prominenter ausgestellten Schweller im unteren Bereich der Karosserie bewirken jenes geduckte und muskulöse Erscheinungsbild, das ein SVR-Modell von Jaguar auszeichnet.

Über Luftschlitze in der speziell für den F-PACE SVR\* entwickelten Motorhaube wird die nach außen drängende Heißluft schnell und gründlich abgeleitet. Zugleich dient auch sie als optischer Ausweis für das gestiegene Leistungspotenzial des Top-Modells.



Am Heck fällt neben einem geänderten Dachspoiler ein neuer Stoßfänger zur Integration der vierflutigen und aktiven Auspuffanlage ins Auge. Im Stoßfänger seitlich integriert sind kleine Windleitprofile, im Fachjargon Strakes genannt. Sie sorgen für eine verwirbelungsfreie Umströmung des Hecks und verbessern so die aerodynamische Gesamtperformance.

Für das Fahrwerk wählte SVO progressive Federn, die vorn um 30 und hinten um zehn Prozent steifer ausgelegt sind als bei den übrigen F-PACE-Modellen. Modifizierte Querstabilisatoren reduzieren die Rollneigung der Karosserie um nochmals fünf Prozent.



Die geschmiedeten und neu gestylten Leichtmetallfelgen im Format 21 Zoll (Serie) und 22 Zoll (optional) sind an der Hinterachse 25 Millimeter breiter als vorn. Die in Schmiedetechnik gefertigten 22-Zoll-Räder sind vorn um 2,4 und hinten um 1,7 Kilo leichter und darauf ausgelegt, so viel Luft wie möglich zu den vorn 395 und hinten 396 Millimeter großen Bremsscheiben zu leiten. Zur Gewichtsreduzierung bestehen die Scheiben aus einer zweiteiligen Konstruktion und tragen so ihrerseits zum exzellenten Handling des F-PACE SVR\* bei.

Der F-PACE SVR\* verfügt darüber hinaus über das zum Beispiel auch aus dem F-TYPE SVR\*\*\*\* bekannte

Jaguar Auspuffsystem mit aktiver Klappensteuerung. Neben einem charismatischen Sound steigt dank des reduzierten Abgasgedrucks auch die Leistung. Zugleich wiegt die aus Titan gefertigte Anlage 6,6 Kilo weniger als ein konventioneller F-PACE-Auspuff.



Des Weiteren spendierte Jaguar dem F-PACE SVR\* als erstem Modell der Baureihe ein elektronisches und aktives Differential (EAD) an der Hinterachse. Um die Vorteile des EAD maximal auszuschöpfen, wurde das Regelsystem Intelligent Driveline Dynamics (IDD) speziell auf den Torque-on-demand-Allradtrieb des F-PACE SVR\* neu abgestimmt. Auch die Softwareprogramme für die adaptive Dämpferverstellung Adaptive Dynamics (Adaptives Fahrwerk), die elektrische Servolenkung EPAS und den Dynamic Drive Fahrmodus hat Jaguar für den F-PACE SVR\* neu geschrieben. Mit der Wahl des Dynamic Mode werden ein schnelleres Ansprechen auf Gaspedalbewegungen, zügigere Gangwechsel der Automatik und eine noch direkter ansprechende Lenkung erzeugt.

Dank IDD und den zusätzlich ab Werk installierten Traktionsregelsystemen All Surface Progress Control (ASPC) und Adaptive Surface Response (AdSR) kommt auch der F-PACE SVR\* unter allen Witterungsbedingungen sicher voran.



Im Interieur wartet der F-PACE SVR\* mit schlanken Performance-Sitzen für Fahrer und Beifahrer auf. Sie tragen neben rautenförmiger Musterung ein in die Kopfstützen eingepprägtes SVR-Logo. Aber auch die Rücksitze sind nicht aus dem Großseriensortiment, sondern nehmen die stark skulpturierte Kontur der vorderen Sitze auf. Last but not least betonen auch der SportShift-Gangwahlhebel der ZF-Achtstufen-Automatik sowie ein Lenkrad mit SVR-Emblem und

Schaltwippen aus Aluminium den sportlichen Charakter des Modells.



Auch der F-PACE SVR\* übernimmt die hohe Praxistauglichkeit und Variabilität der gesamten PACE-Familie von Jaguar. Allen voran den bei aufgestellter Rückbank bereits 650 Liter großen Kofferraum. Über einen 4G Wifi-Hotspot für bis zu acht externe Geräte sind die Passagiere immer „connected“; ebenfalls serienmäßig sind das State-of-the-art Infotainmentsystem Touch Pro mit 10“ großem zentralen Touchscreen und ein Instrumenteneinsatz in HD-Auflösung im Format 12,3“.

Vier Farbthemen betonen im Interieur die Hochleistungs-Persönlichkeit des F-PACE SVR\*: Pimento mit Ebony, Light Oyster mit Ebony, Siena Tan mit Ebony und Ebony mit Kontrastnähten in Light Oyster.



©JDOST –April 2018 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

## Jaguar I-Pace umrundet mit geballter Elektro-Power den F1-Kurs von Monaco

Jaguar hat den neuen I-PACE\* auf eine geheime Runde um den legendären Formel 1-Kurs von Monaco geschickt. Um auf dem legendärsten Straßenkurs des internationalen Motorsports das dynamische Handling und die geballte Motorpower des voll elektrisch angetriebenen Performance-SUV zu demonstrieren.



Mit seiner Mischung aus kurzen gerade verlaufenen Passagen und zahlreichen engen Kurven war die ikonische Strecke am Mittelmeer das ideale Terrain für den geheimen Late-Night-Test vom neuen Elektro-SUV, der 400 PS und maximal 696 Nm aus den beiden von Jaguar selbst entwickelten E-Motoren schöpft und in nur 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt.

Verfolgen Sie die Runde auf dem legendären Formel 1-Stadtkurs <https://youtu.be/bYybnchRg2A>



Der am 1. März erstmals vorgestellte Jaguar I-PACE ist seit Beginn des laufenden Monats bestellbar. Seine 90kWh Lithium-Ionen-Batterie verhilft ihm zu einer Reichweite von 480 Kilometern (im WLTP-Zyklus). An einer 100 kW Schnellladesäule mit Gleichstrom ist der Akku in 40 Minuten wieder zu 80 Prozent gefüllt. Zusammen mit dem an eine Konzeptstudie erinnernden Design und künstlicher Intelligenz an Bord verkörpert der

I-PACE das Elektroauto, auf das weltweit viele Kunden gewartet haben.



Jaguar hat den Performance-SUV mit der Expertise aus dem Panasonic Racing Formel

E-Rennprogramm entwickelt und zugleich eine Rennversion entwickelt. Mit der noch in diesem Jahr unter dem Titel I-PACE eTrophy die weltweit erste Rennserie mit einem in Großserie produzierten E-Modell startet. Rechtzeitig zum Beginn der fünften Formel E-Saison wird der Jaguar Land Rover Geschäftsbereich Special Vehicle Operations (SVO) dazu identische 20 I-PACE eTROPHY-Rennwagen aufbauen, die dann im Rahmenprogramm der ABB FIA Formel E-Saison 2018/19 die Fans auf den Tribünen zusätzlich begeistern werden.

Das Fürstentum Monaco ist nicht nur weltweit für seine Liebesbeziehung zum Motorsport bekannt, sondern gilt auch als einer der fortschrittlichsten Staaten in puncto Nachhaltigkeit.



Signifikante Investitionen fließen in erneuerbare Energien sowie E-Bike- und Car Sharing-

Verleihsysteme für Einheimische. Zugleich wird die Luftqualität streng kontrolliert.

#### Anmerkungen an die Redaktionen:

Der I-PACE wurde von Jaguar Land Rover Designern und Ingenieuren in Großbritannien entwickelt. Das Vereinigte Königreich wird auch künftig das Herz der Jaguar Land Rover Fertigung, der technischen Entwicklung und des Designs bleiben. Im Rahmen eines Fertigungsabkommens wird der I-PACE von Magna Steyr in Graz (Österreich) gebaut.

©JDOST –April 2018 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

## Jaguar Fahrtrainings 2018 für Klein und Groß

Passend zum nahenden Frühling erklärt Jaguar die neue Saison seiner professionellen Fahrtrainings für eröffnet. Egal ob in den Kurven des Nürburgrings und der Nordschleife oder in Fahrsicherheitszentren – unter Anleitung erfahrener Instrukturen können Besitzer von Fahrzeugen der britischen Marke das Leben mit ihrem Fahrzeug noch sicherer und genussvoller gestalten. Damit sich auch schon Junioren mit der Faszination Auto vertraut machen können, bietet Jaguar ab sofort auch Fahrtrainings für 11- bis 17-Jährige Jungen und Mädchen an. Nach der großen Resonanz auf die erstmals im Rahmen der Internationalen Automobilausstellung (IAA) 2017 durchgeführten Fahrerlebnisse können sogenannte Junior First Drive Competence-Trainings gebucht werden. Sie werden durchgeführt von erfahrenen Instrukturen und mit Jaguar Fahrzeugen mit einer Doppelpedalerie.



### Fahrtrainings für Erwachsene

In vier aufeinander aufbauenden Stufen können Jaguar Besitzer in der von Ex-Formel 1-Fahrer und RTL-Kommentator Christian Danner geleiteten Jaguar Driving Academy ihre individuellen Fähigkeiten am Steuer optimieren. Die Trainings laufen 2018 unter den neuen Bezeichnungen Safety Competence, Handling

Competence, Track Competence und Nordschleife Competence.

Für die ersten beiden Schwierigkeitsgrade nutzt Jaguar Fahrsicherheitszentren und Handling-Rundstrecken; für insgesamt drei Track Competence Termine dienen der Nürburgring-GP-Kurs, das Bilster Berg Driving Resort und der Salzburgring als

Testareal. Als Krönung laufen im August und September zwei Level 4-Kurse auf der Nordschleife. Dauer: jeweils 1,5 Tage inklusive einer geführten Streckenbesichtigung (Track-Walk).

Zwei Neuerungen machen die Teilnahme an den Kursen des Jahres 2018 noch attraktiver: Wer will, kann zum Basispreis mit seinem eigenen Jaguar antreten. Und wer eine zweite Person mitbringt und sich mit ihr am Steuer abwechselt, erwirkt durch die „Bring-a-friend“-Initiative einen reduzierten Preis. Ab Level 3 besteht darüber hinaus die Option eines Personal Coachings mit eigenem Instruktor.

Abgerundet wird das Programm im kommenden Winter durch die Jaguar Ice Academy – mit Testfahrten auf einem Eissee des Jaguar Land Rover Wintertestgeländes in Nordschweden – B2B-Firmenevents und Mitfahrmöglichkeiten im Jaguar Race Taxi um die Nürburgring-Nordschleife.

#### Preise:

- 1 Teilnehmer: 390,00 €
- 2 Teilnehmer: 680,00 € Bring-a-friend-Angebot

#### **Fahrtrainings für Kinder und Jugendliche**

Hinter dem Steuer eines E-PACE oder F-PACE dürfen die mindestens 1,42 Meter großen Kids einsteigen und losfahren. In einem 90-minütigen Kurs fahren sie (fast) selbstständig unter der Leitung eines

erfahrenen Instructors auf dem mit Pylonen abgesteckten Geschicklichkeitsparcours. Da heißt es Gas geben, lenken, bremsen – ganz wie die Erwachsenen. Wer will, kann das Erlebnis auch mit Freunden oder Geschwistern buchen, denn bis zu 3 Personen können in dem Auto Platz nehmen. In dem prall gefüllten Kalender der Jaguar Driving Academy stehen zwischen April und Oktober sechs Termine in regional verteilten Fahrsicherheitszentren bereit. Die Teilnahmegebühren liegen bei... Neben dem eigentlichen Fahrtraining ist auch die Betreuung durch das Jaguar Driving Academy Instruktor-Team, Erklärungen zu den Grundlagen eines Autos und ein Snack-Paket im Preis inkludiert.

Preise: Teilnahme (inkl. Jaguar E-PACE / F-PACE Mietfahrzeug mit Doppelpedalerie)

- 1 Kind: 150,00 €
- 2 Kinder: 200,00 €
- 3 Kinder: 225,00 €

Termine/Buchungen unter:

<http://www.jaguar-experience.de>

©JDOST – April 2018 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

## Waymo und Jaguar Land Rover verkünden langfristige Partnerschaft mit selbstfahrendem Jaguar I-Pace als erstem Fahrzeug

Jaguar I-PACE\* wird erstes autonomes Premium-Elektrofahrzeug in der Waymo-Flotte. Erster selbstfahrender I-PACE von Waymo geht 2018 in den Testbetrieb, um von 2020 an fester Bestandteil der autonomen Fahrzeugflotte von Waymo zu werden. Bis zu 20.000 Fahrzeuge sollen in den ersten beiden Produktionsjahren in die Waymo-Flotte integriert werden. Jaguar Land Rover und Waymo sondieren weitere Möglichkeiten der künftigen Zusammenarbeit.



Jaguar Land Rover und Waymo haben heute eine langfristige strategische Partnerschaft bekanntgegeben. Gemeinsam werden die beiden Unternehmen das erste elektrisch betriebene Premium-Fahrzeug für Waymos fahrerlose Mobilitätsdienstleistungen entwickeln.

gehen. Anhand der durch Tests im Straßenverkehr gewonnenen Daten aus realen Fahrsituationen werden die Waymo- und Jaguar Land Rover-Ingenieure die Technologie weiter entwickeln, um optimale Sicherheit und Zuverlässigkeit zu gewährleisten. In den ersten beiden Produktionsjahren werden bis zu 20.000 I-PACE\* gebaut, die den Nutzern des fahrerlosen Waymo-Fahrdienstes zur Verfügung stehen. Das entspricht einem Beförderungspotenzial von bis zu einer Million Fahrten pro Tag.



Jaguar Land Rover und Waymo (ehemals Google Driverless Car Project) werden bei der Entwicklung und Konstruktion selbstfahrender Jaguar I-PACE zusammenarbeiten. Mit der langfristig angelegten strategischen Kooperation verfolgen Waymo und Jaguar Land Rover gemeinsame Ziele: Autos sicherer zu machen, Menschen kostbare Zeit zu sparen und die Mobilität für alle zu verbessern.

Die Waymo Jaguar I-PACE Fahrzeuge werden – ausgestattet mit Waymos Technik für autonomes Fahren – noch in diesem Jahr in den Testbetrieb



Der Jaguar I-PACE wurde Anfang dieses Monats vorgestellt und ist das erste vollelektrische SUV des Unternehmens. Er ist eine komplette Neuentwicklung, mit der die Nutzer keine Kompromisse in Bezug auf Attraktivität, Performance und Alltagsnutzen eingehen. Jaguar Land Rover plant beträchtliche Investitionen, um eine führende Position im Bereich autonomer,

vernetzter und Elektrifizierungstechnologien einzunehmen.

Stand heute ist Waymo das einzige Unternehmen mit einer Flotte voll autonomer Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen – ohne eine Person auf dem Fahrersitz. Noch in diesem Jahr wird Waymo den ersten autonomen Fahrdienst in Betrieb nehmen, der es Nutzern ermöglicht, sich mit Hilfe der Waymo-App ein Fahrzeug zu rufen.



Prof. Dr. Ralf Speth, CEO von Jaguar Land Rover, sagte: *“Der Jaguar I-PACE ist ein herausragendes Fahrzeug, das den Vorstellungen und Wünschen von Kunden in aller Welt entspricht. Wir arbeiten mit Leidenschaft daran, intelligente Mobilität voranzutreiben. Dafür benötigen wir langfristige Partner mit entsprechender Expertise. Durch die Entwicklungspartnerschaft mit Waymo werden wir die Grenzen der Technologie weiter verschieben. Der selbstfahrende Waymo Jaguar I-PACE wird die Eleganz, das Raumgebot und die ökologische Performance bieten, die Kunden erwarten.”*

John Krafcik, CEO von Waymo, sagte: *“Während wir uns bei Waymo darauf konzentriert haben, den weltbesten Autofahrer zu entwickeln, hat das Team von Jaguar Land Rover eine neuartige batterieelektrische Plattform entwickelt, die Maßstäbe in Sachen Sicherheit, Design und Leistungsfähigkeit*

*setzt. Wir sind überzeugt, dass Waymo-Nutzer das sichere und angenehme Premium-Fahrerlebnis genießen werden, das ihnen der selbstfahrende I-PACE bietet.“*

Der Waymo Jaguar I-PACE wird auf der New York International Auto Show vorgestellt, die anfang April 2018 stattfindet.

### Über Waymo

Waymo ist ein Technologieunternehmen für autonomes Fahren, das es sich zur Aufgabe gemacht hat, Menschen und Dinge sicher und einfach zu bewegen. Wir sind entschlossen, den Transport für Menschen auf der ganzen Welt zu verbessern, indem wir auf Software und Sensortechnologie aufbauen, die seit 2009 in den Laboren von Google entwickelt wurden.

Waymo entwickelt den erfahrensten Fahrer der Welt. Waymos Fahrzeuge haben bis heute über fünf Millionen Meilen auf öffentlichen Straßen in 25 US-Städten und fünf Milliarden Meilen in der Simulation gefahren. Heute ist Waymo das einzige Unternehmen weltweit mit einer Flotte voll autonom fahrender Autos - ohne eine Person auf dem Fahrersitz - auf öffentlichen Straßen. Waymo wird den ersten fahrerlosen Transportdienst der Welt im Jahr 2018 starten, beginnend in Phoenix, Arizona. Mit diesem Service können Menschen Waymos voll autonom fahrende Autos jeden Tag nutzen, egal ob sie zur Arbeit, zur Schule, zum Fußballtraining oder wohin auch immer reisen.

©JDOST – April 2018 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

## Autonomes Valet-Parking für mehr Komfort beim Parken

Jaguar Land Rover veranstaltet mit UK Autodrive Demonstrationsfahrten mit autonomen Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen. Die selbstfahrende Valet Technologie findet einen Parkplatz und parkt das Fahrzeug. Die Erprobungen sind ein weiterer Schritt von Jaguar Land Rover in Richtung selbstfahrender Autos als tägliche Realität



Die Vorführung des autonomen Valet-Parkings als Technologie, die Stadtfahrten den Stress nimmt, ist ein weiterer Schritt in Richtung selbstfahrender Autos als tägliche Realität. Die Demonstrationsfahrten fanden auf öffentlichen Straßen in Milton Keynes als Teil der Zusammenarbeit von Jaguar Land Rover mit UK Autodrive statt, einem Konsortium, das autonome Fahrzeuge und Technologien zur Vernetzung von Fahrzeugen testet.

alle den erfreulicheren Aspekten des Fahrens widmen können.“



Jörg Schlinkheider, Jaguar Land Rover Chief Engineer Automated Driving, sagte: "Wir investieren beträchtliche Summen in automatisierte Technologien, um das Leben unserer Kunden sicherer und bequemer zu machen. Wenn wir die täglichen Belastungen des Fahrens – wie das Hineinzwängen in eine enge Parklücke – reduzieren, bedeutet das, dass wir uns

Jaguar Land Rover hat zudem eine vernetzte Technologie entwickelt, um die Integration automatisierter Fahrfunktionen schneller voranzutreiben. Diese ermöglicht es den Autos, miteinander und mit der Umgebung zu "sprechen". Sie gibt den Fahrern die richtigen Informationen dann, wenn sie sie brauchen und hilft dem Auto, schneller zu reagieren. Das Unternehmen hat zwei Funktionen in Milton Keynes getestet: Emergency Vehicle Warning (EVW) und das Electronic Emergency Brake Light (EEBL).

Das Emergency Vehicle Warning alarmiert den Fahrer, wenn sich ein Rettungsfahrzeug nähert und zeigt an, aus welcher Richtung es kommt. Das Electronic

Emergency Brake Light gibt ein Warnsignal ab, wenn ein anderes verbundenes Fahrzeug stark bremst – womit es Fahrzeugführern potenziell mehrere zusätzliche Sekunden schenkt, um eine mögliche Kollision zu verhindern.



Jaguar Land Rover entwickelt voll- und halbautomatisierte Fahrzeugtechnologien, um den Kunden die Wahl zwischen selbstbestimmtem oder automatisiertem Fahren zu lassen, während das Fahrerlebnis angenehm und sicher bleibt. Die Vision des Unternehmens ist es, das selbstfahrende Auto für eine breite Palette von realen On- und Off-Road-Fahrsituationen und Wetterbedingungen zu rüsten.

#### Connected Car Ausstattungen, die im Rahmen des UK Autodrive Programms erprobt werden:

**Emergency Vehicle Warning (EVW)** – Sendet ein Signal direkt vom Einsatzfahrzeug (z.B. Rettungswagen, Feuerwehr oder Polizeifahrzeug) an in der Nähe befindliche verbundene Fahrzeuge. Der Fahrer wird informiert, dass sich ein Rettungsfahrzeug nähert und instruiert, den Fahrweg freizumachen.

**Intersection Collision Warning (ICW)** – Warnt den Fahrer, wenn eine Kreuzungseinfahrt unsicher ist, weil eine hohe Wahrscheinlichkeit einer Kollision mit anderen Fahrzeugen besteht.

**In-Vehicle Signage (IVS)** – Sendet Informationen über Fahrbahnbeschaffenheit, Stau oder andere Ereignisse direkt auf ein Display im Fahrzeug, anstatt sich auf teure Signalanlagen verlassen zu müssen.



**Electronic Emergency Brake Light (EEBL)** – Alarmiert den Fahrer, wenn ein Fahrzeug vor ihm plötzlich abbremst und bietet zusätzliche Sicherheit, insbesondere wenn der Fahrer aufgrund schlechter Witterung, des Streckenverlaufs oder dazwischen befindlicher Fahrzeuge nicht imstande ist, die Bremslichter des abbremsenden Fahrzeugs zu sehen.

**Green Light Optimal Speed Advisory (GLOSA)** – Sendet Ampelinformationen an das angeschlossene Fahrzeug, das dadurch in der Lage ist, die optimale Geschwindigkeit für die Annäherung an die Ampel zu berechnen, die Zahl der Rotlichtstopps zu minimieren, den Verkehrsfluss zu verbessern und die Emissionen durch Fahrzeuge im Leerlauf zu reduzieren.

**Intersection Priority Management (IPM)** – Weist das Vorfahrtsrecht zu, wenn zwei oder mehr verbundene Fahrzeuge an eine Kreuzung ohne Ampel und Vorfahrtszeichen kommen.

**Collaborative Parking** – Bietet Echtzeitinformationen über kostenlose Parkplätze in der unmittelbaren Nähe oder in der Nähe des Fahrtziels.

#### Über UK Autodrive



UK Autodrive ist das größte von drei britischen Konsortien, die die Einführung selbstfahrender Fahrzeuge in Großbritannien unterstützen. UK Autodrive vereint führende Technologie- und Automobilunternehmen, fortschrittlich denkende Behörden sowie akademische Einrichtungen, die gemeinsam eine auf drei Jahre angelegte Erprobung autonomer und vernetzter Fahrzeugtechnologie in Milton Keynes und Coventry durchführen. UK Autodrive wird von der Regierung und der Industrie gemeinsam finanziert. UK Autodrive hatte sich in einem von der britischen Innovationsagentur UK Innovate durchgeführten Projekt-Wettbewerb durchgesetzt. Mehr Informationen finden Sie unter [www.ukautodrive.com](http://www.ukautodrive.com)

©JDOST – April 2018 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

## Panasonic Jaguar Racing Pilot Mitch Evans – weitere Punkte in Uruguay

Beim E-Prix in Punta del Este (Uruguay) hat Panasonic Jaguar Racing am Samstag mit einem weiteren vierten Platz seine kontinuierliche Aufwärtsentwicklung eindrucksvoll bestätigt. Vor dem Start zur europäischen Saison der ABB FIA Formel E behauptete das Team damit seinen vierten Platz in der Teamwertung. In der Fahrerwertung rangiert Nelson Piquet Jr – der diesmal leer ausging – weiter auf Platz fünf, während sich Mitch Evans um eine Position auf Rang sechs verbesserte. Nächstes Rennen für Panasonic Jaguar Racing: 14. April in Europa beim ersten E-Prix von Rom.



Mit der drittschnellsten Trainingszeit konnte sich Mitch Evans zum zweiten Mal in dieser Saison für das Super Pole-Qualifying der fünf Schnellsten qualifizieren. Teamkollege Nelson Piquet Jr hingegen machte Bekanntschaft mit einer der keinen Fehler verzeihenden Mauern der direkt am Atlantik liegenden Rennstrecke. In der Super Pole gelang Evans dann erneut die drittschnellste Zeit, doch wurde er wegen eines geringfügigen technischen Vergehens auf Startplatz 16 zurückversetzt.



Sowohl Nelson wie Mitch kamen gut vom Start weg und arbeiteten sich gemeinsam nach vorn – bis schon nach fünf Runden eine Safety Car-Phase die Aufholjagd unterbrach. Leider ereilte Nelson kurz darauf ein technisches Problem, das ihn noch vor Ende des Rennens zur Aufgabe zwang.

Mitch Evans hingegen lag bereits nach 18 von 37 Runden in den Top Ten - mit guten Aussichten, noch weiter nach vorn zu kommen. Nach einem schnellen Boxenstopp arbeitete er sich im Jaguar I-TYPE 2 zunächst bis auf Platz sechs vor – da waren noch 15

Runden zu fahren. Danach schob sich der Neuseeländer noch an Felix Rosenqvist vorbei, ehe er kurz vor Schluss in einem der spektakulärsten Überholmanöver des Rennens Alex Lynn auf der Innenseite der ultraschnellen Kurve 13 innen überholte.



James Barclay, Team Director, Panasonic Jaguar Racing: „Nach einem herausfordernden Renntag mit Platz vier nach Hause zu gehen, ist ein verdienter Lohn für eine Menge harter Arbeit. Der Jaguar I-TYPE 2 bewies erneut, dass er ganz vorne mitfahren kann – wir hatten nur Pech mit der Strafe für Mitch. Wir haben einen hohen Preis für einen sehr kleinen technischen Regelverstoß bezahlt, doch das Reglement ist in diesem Punkt klar definiert. Von Startplatz 16 bis auf Platz vier vorzufahren, ist phänomenal und zeigt, dass wir in der zweiten Saisonhälfte als Team noch mehr erreichen können. Wir sehen das Ganze positiv und freuen uns, dass es jetzt nach Rom geht und wir in Europa weiter auf Punktejagd gehen können.“

Mitch Evans, #20: „Nach der Strafe und der Zurückversetzung nach ganz hinten war das eine wirklich gute Aufholjagd. Trotzdem ein wenig frustrierend, weil wir unter normalen Umständen in der Lage gewesen wären, die Jungs ganz vorne ernsthaft zu ärgern. Aber so schöpfen wir mit Blick auf die zweite Saisonhälfte weiteres Selbstvertrauen. Das war heute ein regelrechtes Sprintrennen, aber ich mag hartes Racing. Leider kein Podium am Ende, doch jetzt schauen wir nach Rom und werden auch dort unser Bestes geben.“



Ne Ison Piquet Jr, #3: „Bis zu meinem Kontakt mit der Mauer lief das Qualifying gut. Der Start war auch okay, doch dann brach nach Berührung mit einem Konkurrenten an meinem Jaguar I-TYPE 2 eine

Antriebswelle. Ich danke dem ganzen Team, dass es nach dem Unfall im Qualifying das Auto bis zum Rennen wieder hinbekommen hat, das war ein toller Job. Mit so viel Potenzial gehen wir nun mit viel Zuversicht in die Europa -Saison der Formel E.“



Am Samstag, 14. April, startet die Formel E um 16 Uhr MEZ zum ersten Mal in ihrer Geschichte auf einem neuen Stadtkurs in der „Ewigen Stadt“ Rom.

©JDOST – April 2018 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

## Jaguar präsentiert das Konzeptdesign des neuen I-TYPE 3 im Vorfeld des E-Prix von Rom

Panasonic Jaguar Racing hat heute das Konzeptdesign, des für die fünfte Saison der ABB FIA Formel E (2018/19) entwickeltes Generation 2-Auto präsentiert: den Jaguar I-TYPE 3. In Übereinstimmung mit dem Leitmotiv des britischen Teams – „Race to Innovate“ – ist die Premiere ein weiterer historischer Moment und Meilenstein in der Elektrifizierungsstrategie von Jaguar Land Rover. Am Samstag geht es mit dem aktuellen Modell I-TYPE 2 beim ersten E-Prix von Rom in die zweite Saisonhälfte der Formel E-Saison 2017/18. Start ist am Samstag um 16 Uhr (live auf Eurosport). Jaguar liegt auf Platz vier in der Herstellerwertung und will mit seinen Fahrern Nelson Piquet Jr und Mitch Evans das Punktekonto weiter aufstocken.



Das Generation 2-Auto von Panasonic Jaguar Racing besticht durch sein mutiges, futuristisches und dynamisches Design sowie seine nochmals deutlich gestiegene Performance. Die Höchstleistung stieg auf 250 kW (oder 340 PS) für das Qualifying und 200 kW für das Rennen.



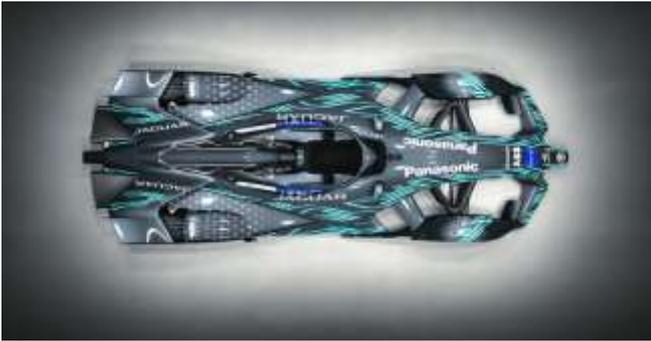
Eine leistungsstärkere Batterie macht in Zukunft den bislang erforderlichen Fahrzeugtausch bei Halbzeit des Rennens überflüssig und demonstriert so die schnelle Weiterentwicklung batterieelektrischer Antriebe. Neu am Jaguar I-TYPE 3 ist auch der ab Saison 5 in der Formel E obligatorische „Halo“-Kopfschutz.

James Barclay, Teamdirektor Panasonic Jaguar Racing, sagt: „Das ist ein wirklich aufregender Tag für Panasonic Jaguar Racing, denn wir machen nun den nächsten Schritt auf unserer Reise in Richtung E-Mobilität. Wir sind in die Formel E eingestiegen, um die hier gesammelten Erkenntnisse in die künftigen Elektroautos von Jaguar Land Rover einfließen zu lassen.“



Das Konzeptdesign des I-TYPE 3 – den wir später im Jahr in finaler Form noch vorstellen werden - ist eine Weiterentwicklung des aktuellen I-TYPE. Parallel konzentrieren wir uns weiter auf die laufende Saison und wollen als Team die positive Gesamtentwicklung

fortsetzen. Wir freuen uns, vor den begeisterungsfähigen italienischen Fans auf den Straßen von Rom das Rennen zu fahren.“



Nelson Piquet Jr, #3: „Ich hatte die Möglichkeit, das Jaguar I-TYPE 3 Entwicklungsauto Ende März im Rahmen eines Formel E-Herstellertests erstmals zu fahren. Ein großer Moment für das Team, die Serie und Elektroautos im Allgemeinen. Das Auto lief zuverlässig und vielversprechend, doch liegt noch viel Arbeit vor uns, ehe wir erstmals Ende des Jahres damit antreten werden. Ich fokussiere mich jetzt auf

Rom, ich liebe neue Strecken und bin bereit für die Herausforderung.“

Während Panasonic Jaguar Racing also schon damit beginnt, das neue Auto zu entwickeln, blickt das Team auf seine bislang beste Saison in der elektrischen Formelrennserie zurück. Konkret: In jedem der bisherigen Rennen konnte zumindest einer der beiden Fahrer in die Punkteränge fahren; in Mexiko und Chile schafften sogar beide Piloten des I-TYPE 2 den Sprung unter die Top Ten. Daher geht es zum Auftakt der Europa-Saison am kommenden Wochenende in Rom vor allem darum, diese Erfolgsserie fortzusetzen.

Mitch Evans, #20: „Wir sind nun bei der Halbzeit und haben in jedem Rennen gepunktet – ein großer Fortschritt gegenüber unserem Debütjahr. Jedes Mal sind wir näher ans Podium gekommen. Nun haben wir mit Rom und Zürich auch zwei neue Rennstrecken im Programm. Ich freue mich auf ein spannendes Rennen auf europäischem Boden.“

©JDOST – April 2018 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

## ÖMVV-News: Generalversammlung 2018



Unter reger Teilnahme fand am 17.3.2018 die jährliche Generalversammlung des ÖMVV in Altengbach statt. Im Folgenden finden Sie eine Zusammenfassung der wichtigsten Punkte der einzelnen Präsentationen und Inhalte sind unter [www.oemvv.at](http://www.oemvv.at) - Der Verband - abrufbar.

### BERICHT DES PRÄSIDENTEN - ROBERT KRICKL

Zur Einleitung wird ein Film über den Verbandstag 2017 (Podiumsdiskussion) gezeigt und das Leitbild des ÖMVV bis 2020 in Erinnerung gerufen.

Bericht über die Tätigkeit des Vorstandes im vergangenen Jahr, die wesentlichen Punkte waren:

- Gründung des Kuratoriums historische Mobilität in Österreich (KHMÖ)
- Gespräche mit den Verkehrssprechern der Regierungsparteien (Präsentation der Oldtimerstudie, LKW WE-Fahrverbot, Termin Verkehrsminister möglich)
- Koordinationsgespräch mit dem Präsidenten des ÖAMTC (Wanitschek)
- Gespräch Prof. Hertz (AMF ex OSK) – Abgrenzung Motorsport, Gemeinsamkeiten/Ergänzungen
- Verbandstag: Weiterentwicklung 2018 Schwerpunkt Messe Tulln (direkter Kontakt mit möglichst vielen Clubs bzw. Oldtimerbesitzer)
- Unterstützung der Oldtimerstudie 2017 aus den Mitteln „100 für die Zukunft“
- Verbandstag im Rahmen der Classic Expo in Salzburg
- ÖMVV-Bewerbe: 2018 weder STM noch Cup, wenig Interesse seitens der Clubs, das Thema wird durch den ÖMVV beobachtet und für 2019 oder 2020 weitere Schritte angedacht.

- Zum Abschluss wird auf das Leitbild des ÖMVV für den Zeitraum 2015 bis 2020 und dessen zentrale Themen präsentiert und erläutert.

### BERICHT DES GENERALSEKRETÄRS - KARL EDER

Die allgemeine Sekretariatstätigkeit und Schwerpunkte 2017 umfasst vor allem:

- Anfragen an den ÖMVV zu den Themen Import und Genehmigung, sowie Betreuung der Clubs intern.
- „Letztverbraucher“ die mit dem ÖMVV Kontakt aufnehmen werden auf die Sinnhaftigkeit einer Clubmitgliedschaft verwiesen.
- Im Rahmen von Clubbesuchen bietet sich den Clubs die Möglichkeit ihren Mitgliedern einen interessanten „Themenclubabend“ mit kurzem Vortrag und Diskussion zu aktuellen Themen.
- Die Beratung betrifft aktuell häufig die neue Datenschutzverordnung und auch Beratung der Clubs bei Veränderungen im Vorstand.
- 2017 wurden wieder über 100 FIVA ID-Cards ausgestellt, Ing. Johannes Rath wird für die ehrenamtliche Tätigkeit Dank ausgesprochen.
- Die nächste Schulung für technische Bevollmächtigte findet am 14. April statt.

### BERICHT ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND KOMMUNIKATION - CHRISTIAN SCHAMBUREK

Als Beantwortung einer Anfrage wird die Organisation und die Form der Zusammenarbeit des ÖMVV mit KHMÖ detailliert erklärt und die Aufgaben der jeweiligen Organisationen definiert.

- Grundsätzlich: das Kuratorium Historische Mobilität (KHMÖ) - Gründungsmitglieder ÖMVV und AMV - bündelt alle Kräfte die für das Oldtimerwesen, Einfluss auf Legislative im Vorfeld (und nicht erst bei der „Gesetzwerdung in Österreich“),
- Einbindung als Gesamtheit der Szene – keine unkoordinierten Einzelstellungennahmen.

#### Vorstand des KHMÖ:

Obmann: Robert Krickl, Obmann-Stv.: Ottokar Pessl, Generalsekr. Christian Schamburek, Kassier: Christian Gantner, Kassier-Stv.: Ernst L. Bieber, Kassaprüferin: Michaela Riedl, Kassaprüfer: Wolfgang Dudek

Beiräte: ÖAMTC: Georg Brown, ARBÖ: Erich Groiss, Bundesinnung Kfz-Technik Friedrich Nagl, Bundesgremium Fahrzeughandel Franz Steinbacher, Rechtliche Beratung Michael Grubmann

- Die zentralen Aufgaben (FIVA ID-Card, ANF, Clubbetreuung u.s.w.) verbleiben beim ÖMVV bzw. AMV

- Die Führung der „Liste der historischen Fahrzeuge“ wurde vom BMVIT dem KHMÖ übertragen.

- 2018 nur Ergänzungsliste (lt. Beschluss Beirat BMVIT), Aufgaben wurde unverändert von Fa. Eurotax übernommen, telefonisch Auskunft ist kostenlos, schriftliche Betätigung nach wie vor kostenpflichtig (günstiger als in der Vergangenheit).

- Aktuelle Themen: Umsetzung der 35. KFG-Novelle, PBStV, LKW-Wochenendfahrverbot, besonders bei der Kfz-Steuer (Stichwort 365 Tage zahlen – 120 Tage fahren dürfen) keine kurzfristige Lösung zu erwarten

## **NEUREGELUNG § 57a ÜBERPRÜFUNG – CHRISTIAN GANTNER**

Die Kennzeichnung historischer Fahrzeuge durch eine rote § 57a Plakette wird vorgestellt, diese Plakette wird ab Herbst 2018 zur Verfügung stehen. Bereits ab 1.1.2018 gelten neue Regeln bei der § 57a Überprüfung historischer Fahrzeuge (Vorlage Fahrtenbuch der letzten 2 Kalenderjahre und Genehmigungsdokument), die erläutert werden. Überprüfung offensichtlicher Abweichungen gegenüber dem Genehmigungszustand (als historisch genehmigt), jedoch nicht ins Detail gehend, nur die Hauptbaugruppen, soweit offensichtlich erkennbar.

Ab Mai Erlass über genauen Umfang (km-Stand, Zielort?) der erforderlichen Aufzeichnungen, grundsätzlich nur erforderliche Daten aber keine Formvorschrift. Im Ausland gefahrene Tage zählen auch.

## **BERICHT FIVA – WOLFGANG ECKEL**

Grundsätzliche Vorstellung der FIVA.

- Generalversammlung im Herbst 2017 in Bukarest – „Lobbying“ in EU wird als Vorbild für andere Regionen in der Welt übernommen (Asien, Südamerika).

- Ausbau der laufenden Kontakte mit der UNESCO (seit 1966 bestehend)

- Neufassung des Technical Codes und der Regeln für die FIVA ID-Card („lebenslange“ Nummer für jedes Fahrzeug, Neuregelung bei Veränderungen und Umbauten, Berücksichtigung EU-Datenschutzverordnung).

- Neue Entwicklungen bei der legislativen Entwicklung betreffen vorwiegend Europa. In letzter Zeit waren hier vor allem Erfolge bei der zollrechtlichen Behandlung von historischen Fahrzeugen und Ersatzteilen (Zolltarif 9705) und im Zusammenhang mit „Roadworthiness Test“ (RWT) – Richtlinie, die analog den

österreichischen Bestimmungen in EU-Recht eingeflossen ist.

### Aktuelle und kommende Herausforderungen:

- Die FIVA ist in eine aktuelle Studie (September 2017) eingebunden, deren Ergebnis positiv gegenüber historischen Fahrzeugen und Ausnahmeregelungen gegenübersteht.

- Probleme in Frankreich: bei Überschreitung bestimmter Luftmesswerte dürfen auch historische Fahrzeuge (trotz sonstiger Ausnahme) in betroffene Zonen nicht hineinfahren.

- Klärung im „Fall Vnuk“ betreffend Unfälle mit nicht zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen (nicht versichert) und Absicherung solcher Fälle durch einen Versicherungsfonds.

- Eine Studie über die Luftqualität in Europa verweist auf allgemein sinkende Tendenz bei der Schadstoffbelastung und auch dem Anteil des Fahrzeugverkehrs daran: <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2017>

- Hinweis auf aktuelle Sitzung bezüglich Straßenmaut für Schwerfahrzeuge (mögliche nationale Ausnahmen für historische Fahrzeuge), mit der Bitte die österreichischen Abgeordneten direkt anzuschreiben. Ziel ist die Möglichkeit für die einzelnen Staaten Ausnahmen für historische Fahrzeuge zu ermöglichen

Aufforderung die 3 Mitglieder des Verkehrsausschusses mit Mustertext anzuschreiben – Mail an die Verbandsmitglieder unmittelbar nach Ende der GV.

- Einstimmig wird die Verfassung einer Resolution beschlossen, die österreichischen EU-Abgeordneten im Transportausschuss auf diese Problematik hinzuweisen.

## **BERICHT DES KASSIERS - CHRISTIAN GANTNER**

Der Bericht zur Prüfung des Abschlusses von Susanne Posratschnig wurde schriftlich übermittelt, Martin Trausnitz ist anwesend. Die Prüfung der Geschäftsgebarung hat keine Beanstandung ergeben.

## **ENTLASTUNG DES KASSIERS UND DES VORSTANDES**

Martin Trausnitz stellt den Antrag Kassier und Vorstand zu entlasten – einstimmig angenommen

## **ABSTIMMUNG ÜBER EINGEGANGENE ANTRÄGE**

Der Antrag bzw. die Anfrage bezüglich Verhältnis ÖMVV zu KHMÖ wurde im Pkt. 7 behandelt Herr Seidler zieht den Antrag förmlich zurück und dankt für die ausreichende Information.

Es liegt ein Antrag auf Neuformulierung des § 10.1 der derzeit geltenden Statuten vor:

„Die ordentliche Generalversammlung findet alljährlich (Kalenderjahr) statt.“ (bisher mit der Einschränkung „...innerhalb der ersten 4 Monate des Jahres.“)

Die Änderung wird einstimmig angenommen

### **BESTÄTIGUNG NEU AUFGENOMMENER VEREINE**

Mag. Barbara Schieder stellt den „Vespaclub Austria“ vor, der eine Dachorganisation der österr. Vespaclubs ist, eine Einzelmitgliedschaft ist nicht möglich. 3 Bereiche: Sport – Tourismus – histor. Vesperegister. 50 Clubs mit ca. 1000 Mitglieder sind Mitglied. Ca. 40 % haben historisches Fahrzeug. Kooperation mit Piaggio als Markenrechtsinhaber, seit 2005/06 umfangreiche Markenschutz – Mitglieder des VCA sind diesbezüglich geschützt. Mitglied im internationalen Verband.

„Traktor- und Oldtimerfreunde Kammerndorf“ ist nicht vertreten.

Die Bestätigung der Aufnahme beider Clubs erfolgt einstimmig.

### **ALLFÄLLIGES**

- Information über aktuelle Lage Forstinger (Forderung an Konkursmasse angemeldet, Rabatt auf Oldtimerkarte wird weiterhin gewährt)

- Mai 2019 FIVA-World Rallye „Austria Classic“ in Österreich: große Ehre für Österreich, zentraler Punkt Hotel neben TMW, Empfang im TMW, Schloß Schönbrunn. Einladung im April 2018, Veranstalter ÖMVV und ÖMVC.



©JDOST – April 2018 by Andreas Icha; Fotos: JDOST

## Serie: Autos unserer Mitglieder – Jaguar XK 4.2 Cabrio

**Besitzer: Herbert Bleyer**

**Jaguar XK 4.2 V8 Cabrio, Bj. 2007, radiant red, Leder Elfenbein, 8 Zylinder, 4196 ccm, 298 PS, Automatikgetriebe, 250 Km/h, 11,4 l/100 Km**

Im August 2007 war es soweit. Das wunderschöne XK Cabrio in radiant red mit elfenbeinfarbenen Ledersitzen wird von Herbert in Empfang genommen. Von Anfang an – und daran hat sich bis jetzt nichts geändert – mag er die Farbe, die computergesteuerte Radaufhängung (CATS), die vielfach elektrisch verstellbaren Sitze und – ganz besonders – den KICKDOWN!!!



Das schönste Erlebnis mit der Raubkatze war eine Fahrt im Hinterland der Costa Blanca. Langsam mit 30 Km/h dahingleiten und die duftenden Mandel-/Orangenblüten bei offenem Verdeck zu genießen.



Die längste Tour führte von Wien nach Dubrovnik, über Bari nach Sizilien, der Mittelmeerküste entlang bis nach Sevilla, bis es über Madrid, Süd-Frankreich und Mailand wieder zurück nach Wien ging. Danach war das rote Cabrio 5777 Km abgenutzt.



Nachdem der XK als Neuwagen erworben wurde hat er ca. 10 Jahre später 111.000 Km zurückgelegt – der Zustand ist aber immer noch 1A! Das liegt sicher auch daran, dass der Jag derzeit nur als Sommerauto gefahren wird. Im Winter darf mit einem BMW i3 vollelektrisch gesurrt werden.



Herbert würde seinen Acht-Ender sofort wieder kaufen, was jedoch seit 2011 nicht mehr möglich ist. Ein F-Type Cabrio mit 5-Liter-V8 wäre als Ersatz denkbar, zur Zeit jedoch nicht geplant. Viele viele, vor allem offen gefahrene Kilometer sind auch heuer wieder geplant.

©JDOST – April 2018 by Andreas Icha; Fotos: Herbert Bleyer

## Zeitgenössischer Bericht: Daimler Corsica – Wunder gibt es immer wieder

Der offene Daimler war nur als Schaustück zur 100-Jahr-Feier der Jaguar-Tochter 1996 geplant. Heute kann er fahren



Die Geschichte des Automobils kennt ja so manche verworrene, seltsame Story. Eine der ungewöhnlicheren dabei: Der indische Multi-Konzern Tata besitzt das Recht, Automobile unter dem Markennamen Daimler zu bauen und zu vertreiben. Und als die Daimler-Leute aus Stuttgart vor einiger Zeit beschlossen, ihren Betrieb von Daimler-Chrysler in Daimler AG umzubenennen, mussten sie bei Ford für die Verwendung des Namens bezahlen.



Den Verlauf dieser seltsamen Geschichte muss man nicht im Detail verfolgen. Es liegt jedenfalls im Grunde daran, dass im Jahr 1891 ein Gentleman namens F. R. Simms die Rechte zu Produktion und Vertrieb von Daimler-Motoren für das britische Empire erwarb. 1896 gründete er die Daimler Motor Company. Fortan wurden in England Autos unter dem Namen des schwäbischen Motorenherstellers gebaut. 1996 stand also der 100. Geburtstag der Company an. Dafür brauchte es ein Sondermodell - den Daimler Corsica.



### 100 Jahre Daimler – der Corsica war 1996 geboren

Daimler war damals längst eine Jaguar-Tochter, und die Daimler-Autos waren mehr oder weniger abweichende Derivate der Jaguar-Limousinen. David Boole, zu jener Zeit Kommunikationschef bei Jaguar, hatte die Idee, zum Geburtstag einen ganz besonderen Daimler auf die Räder zu stellen. Jaguar-Chef Nick Scheele beschrieb es so: „Wir wollten etwas machen, dass wahrhaftig den Geist der Eleganz, der Exklusivität und des Luxus von Daimler heraufbeschwört.“



Operation gelungen, der Daimler Corsica strahlt schon im Stand diese ruhige, gelassene Größe aus, die man mit den Namen Daimler und Jaguar verbindet. Er ist ein stattliches Auto, fast fünf Meter lang, gestreckt und schlank – ganz sicher die eleganteste XJ-Interpretation seit dem XJ Coupé der 70er Jahre.

Als Basis für den Umbau diente eine ganz normale Jaguar XJ-Limousine der damals aktuellen Baureihe X 300. Zur Erinnerung: Jaguar gehörte seit Ende der 80er zu Ford, und den Ford-Oberern erschien der XJ 40 jener Epoche zu geradlinig und modern. Bereits 1994 kam der Nachfolger, der technisch wenig Neues bot, dafür aber wieder rundlichere, fließendere Formen zeigt. Davon profitiert der Corsica.



Nun steht er da. Zwischen kurzen Eifel-Regenschauern bekommt der Lack im Farbton Peppermint Green im Sonnenschein einen leicht goldenen Glanz. Der Schlüssel steckt, und die nächste Sonnenscheinphase scheint etwas länger auszufallen. Also los. Im Cockpit gibt es keine Änderungen zum X 300, unter der Haube ebenfalls nicht. Als Antrieb dient der Vierliter-Sechszylinder mit 241 PS, eine Vierzehngangautomatik sorgt für den Kraftfluss zu den Hinterrädern.

Aber dass dieser Daimler überhaupt fahren kann, ist wieder eine jener Auto-Geschichten, wie sie vermutlich nur in England vorkommen. Denn der Corsica war 1996 von der Abteilung Special

Operations als reines Show- und Standfahrzeug gebaut worden. Als solches lungerte er zehn Jahre ohne technische Innereien im Fundus des Jaguar Daimler Heritage Trust in Coventry herum. Bis dann jemand auf die Idee kam zu prüfen, ob man nicht doch vielleicht ... Man konnte.



Ein neuer Motor war zwar schon 1996 für den Corsica beiseite gelegt worden, aber aus Kostengründen verzichtete man wohl auf den Einbau. Für Showzwecke erhielt das Daimler-Cabriolet die Verdeckhydraulik eines Audi Cabrios und eine fette Batterie, mit der man das Dach auf Ausstellungen öffnen und schließen konnte. Die Arbeit übrigens heute noch einwandfrei. Initiiert wurde die Corsica-Wiederbelebung vom britischen Jaguar Enthusiast's Club, ausgeführt zwischen 2006 und 2007 von den Jaguar-Spezialisten David Marks Garages.



Dabei beschränkten sich die Jaguar-Enthusiasten nicht auf das bloße Einbauen eines Motors und Getriebes. Ein komplett funktionstüchtiger, praktisch alltagstauglicher Daimler sollte entstehen – ein Unterfangen, das sich als nicht ganz so einfach herausstellen sollte. Zwar gab es Motor, Getriebe und weitere wichtige Teile, doch einige Komponenten für Klimaanlage, Elektrik oder Radio waren nicht mehr aufzutreiben. Dafür mussten Teile aus einem ausgeschlachteten Jaguar X 300 vom Schrottplatz herhalten.



Das ist dem Corsica heute nicht anzumerken. Er funktioniert auf unserer Probe- und Fotorunde rund um den Nürburgring so

problemlos, als sei er ein Serienauto. Der Reihensechszylinder ist extrem kultiviert, flüsterleise, die Sitzposition Jaguar-typisch tief und entspannt.



Enge kommt nur auf den hinteren beiden Plätzen auf. Der um 20 Zentimeter gekürzte Radstand raubt dem Fond den letzten Rest an Kniefreiheit. Mit seiner sehr komfortabel abgestimmten Federung schwebt der Daimler geradezu über holprige Eifelsträßchen. Und sorgt für Aufregung bei den Passanten. Nein, er ist kein neuer Jaguar-Prototyp, leider nur ein zwölf Jahre altes Showcar. „Schade“, sagt ein Lexus-Fahrer an der Tankstelle, „das wäre ein Hammer-Cabrio.“ Das finden wir allerdings auch.

## Eckdaten

<b>PS-kW:</b>	328 PS (241 kW)
<b>Antrieb:</b>	Hinterrad, 4-Stufen Automatik
<b>0-100 km/h:</b>	8 Sekunden
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	230 km/h

## Technische Daten

<b>Motor</b>	
<b>Zylinder</b>	Reihensechszylinder, 4-Ventiler
<b>Hubraum</b>	3980
<b>Leistung kW/PS 1/Min</b>	241/328 4800 U/min
<b>Max. Drehmom. (Nm) bei 1/Min</b>	375 4000 U/min
<b>Kraftübertragung</b>	
<b>Getriebe</b>	4-Stufen Automatik
<b>Antrieb</b>	Hinterrad
<b>Fahrwerk</b>	
<b>Bremsen</b>	v: innenbelüftete Scheiben h: innenbelüftete Scheiben
<b>Bereifung</b>	v: 225/60 ZR 16 h: 225/60 ZR 16

©JDOST – April 2018 by Heinrich Lingner, AutoZeitung; Fotos: AutoZeitung



# JDOST - Events

## JDOST Clubabend

Wien, 15.03.2018. Einige Club-Mitglieder und solche, die es noch werden wollen treffen sich wie gewohnt im Hotel-Restaurant Panoramascenke in Wien.



Nachdem alle angekommen sind und mit Speis und Trank beglückt werden startet der offizielle Teil. Wolfgang Schöbel berichtet über vergangene Events und gibt einen Ausblick auf zukünftige Veranstaltungen. Andreas Icha präsentiert die Ausgabe 96 (März 2018) der JDOST-Gazette.



Zwei Highlights gibt es an diesem Abend. Zunächst begrüßt Wolfgang Schöbel neue Mitglieder in den JDOST-Reihen. Christian Plachy und seine Partnerin Silvia Korab mit einem Triumph TR 250 und Willy Oswald, der einen Jaguar S-Type 4.2 V8 sein Eigen nennt. Die neuen Mitglieder stellen sich kurz vor und werden herzlich in der Runde aufgenommen.



Dieter Platzer, PR-Manager von Jaguar Land Rover Austria, freut sich, den interessierten Anwesenden über die Entwicklung von Jaguar Land Rover zu berichten. Einerseits der beachtliche Aufstieg in Form von immer weiter steigenden Produktions- und Zulassungszahlen und andererseits der Ausblick auf die Produktion von E-PACE und I-PACE bei Magna-Austria in Graz. Wolfgang Schöbel bedankt sich im Namen des Vorstandes für die kurzweilige Präsentation und alle freuen sich auf den nächsten Auftritt von Dieter Platzer im Rahmen eines JDOST-Clubabends.

Es war wieder ein angenehmer, interessanter Abend mit viel Informationen und Benzingesprächen. Alle freuen sich bereits auf den nächsten Club-Abend – auf interessante Infos und einige auch auf ein kühles Blondes.



©JDOST – April 2018 by Andreas Icha; Fotos: JDOST

# JDOST - Sponsoren

