



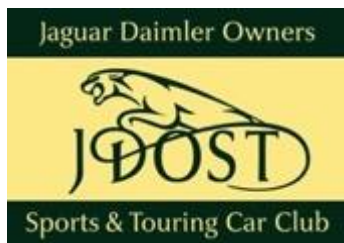
E-Type 60 Collection
von Jaguar Classic



70 Jahre Jaguar C-Type „Continuation Model“ streng limitiert

Jaguar Land Rover geht in die Zukunft





Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Erneut blicken wir auf ein sehr durchwachsendes Jahr zurück. Mit der Sommerausfahrt begannen die Club-Aktivitäten. Das war aber erst der Anfang. Mittlerweile gab es auch die Generalversammlung, bei der der Vorstand gewählt wurde.

Bei Jaguar Land Rover gab es neue Modelle und einen sensationellen zweiten Platz in der Formel-E WM.

Der ÖMVV war ebenfalls sehr aktiv unterwegs – bis hin zur Generalversammlung im November.

Viel Spaß beim Schmökern!

Herzlichst

euer



Impressum

**Jaguar Daimler Owners
Sports & Touring Car Club**
Stammersdorfer Straße 318
2201 Gerasdorf bei Wien

Email: office@jdost.at
Web: www.jdost.at

Vorstand:
Wolfgang Schöbel (Obmann)
Andreas Icha (Schriftführer)
Heinrich Winkler (Kassier)
ZVR: 667443775



Inhalt

JLR News Fahrzeuge	04
C-Type ,Continuation Model' E-Type 60 Collection F-TYPE R-Dynamic Black Neu: XF, E-PACE und Velar Defender mit V8-Motor Range Rover Sport SVR Ultimate Ed. Defender V8 Bond Edition Neu: Range Rover	
JLR News Corporate	24
Reimagine Jaguar Land Rover Defender Prototyp Wasserstoff Fiskaljahr 2020/21 mit Gewinn	
ÖMVV News	28
FIVA-Leitfaden Historische Typisierung Neu: ÖMVV-Folder, Webseite,... eFuel alliance Österreich KHMÖ Positionspapier Generalversammlung	
JDC News	32
JDOST Events	33
Sommerausfahrt Vienna Classic Days Herbstausfahrt 2.0 Herbstausfahrt Gerasdorfer Oldtimer Classic Classic Expo Salzburg Gansltour Termine 2022	
JDOST Schmöcker-Eck	47
Oldtimer fahren Britische Klassiker Aston Martin DBS Superleggera James Bond 007	
JDOST Sponsoren	58



Angebot!



JDOST-Termine

Jeden 3. Donnerstag im Monat
JDOST Clubabend
(Panoramaschenke, Wien)

Do, 20.01.2022
1. JDOST Clubabend des Jahres
(Panoramaschenke, Wien)

Sa, 19.03.2022
Kegelmeisterschaft
(Wolfsgraben)

So, 03.04.2022
Lichtschranken Training

Sa, 23.04.2022
Oldtimertage Ausfahrt

Sa/So, 14./15.05.2022
Oldtimer Messe Tulln

Fr-So, 20.-22.05.2022
Frühjahrsausfahrt



Ersatzteile für klassische britische Fahrzeuge



Online
Blätter-
katalog



Termine in Österreich
(ÖMVV-Kalender 17.08.2020)

06.01.2022
Planai Classic

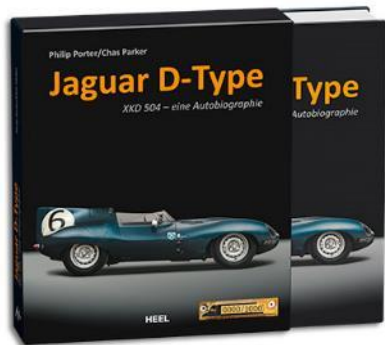
30.04./01.05.2022
Kirschblüten Classic

02.-04.06.2022
Wachau Eisenstraße Classic

Buch des Monats

Jaguar D-Type

XKD 504 – eine Autobiographie



Schön, schnell, erfolgreich - Jaguars legendärer Sportwagen D-type ist eine Stilikone und ein Meilenstein in der Automobilgeschichte.

Die Autoren Philip Porter und Chas Parker beschreiben in diesem Buch ein besonders herausragendes Exemplar des Jaguar D-Types. Porter bringt die fachliche und Parker die Journalistische Expertise mit ein. Beide ergänzen sich bei diesem Vorhaben optimal.

Der XKD 504 war 1955 der erste "long nose" - aerodynamisch optimiert mit langer Motorhaube. Seine Renneinsätze waren rekordverdächtig: zwischen 1956 und 1973 absolvierte er 71 Rennen. Bis August 2015 kam er (inkl. historischer Rennen) auf 121 Wettbewerbe.

Dieses Buch beschreibt neben der Entstehung des D-Types nahezu minutiös das "Leben" dieses des XKD 504 - dokumentiert durch gut recherchiertes 'Wort' und teils aufregendes 'Bild'.

Du findest hier alles über einen der berühmtesten Rennwagen der Geschichte in einer aufregenden Zeit des Motorsports.

Die Auflage dieses Buches ist auf 1.000 Stück limitiert. Jedes Exemplar ist fein säuberlich nummeriert und steckt in einem robusten Schuber, um es zu schützen.

Buch-Daten:

- Autoren: Philip Porter / Chas Parker
- Verlag: Heel
- Umfang: 320 Seiten
- Format: 248x292 mm, gebunden, Hard-cover mit Schutzumschlag
- Preis: EUR 51,30 (thalia.at)

Jaguar Merchandising

Weinflaschenverschluss Heritage



Original Jaguar Weinflaschenverschluss Set (3-teilig). Edelstahl Flaschenverschluss mit drei unterschiedlichen E-Type-Optiken. Das Set wird in einer edlen Geschenkbox geliefert

- Preis: EUR 54,95
- Artikelnr.: HR3431 (bei Jaguar-Teile.de)

Autos des Monats

Jaguar F-PACE R-Dynamic Black

Der F-PACE R-Dynamic Black verkörpert ein sportlicheres Design. Das eindrucksvolle Black Pack, die Spiegelkappen in glänzend Schwarz und die 20" Leichtmetallfelgen in Gloss Black unterstreichen den selbstbewussten Look.



Die Bremssättel in Rot und die dunkel getönten Scheiben ab B-Säule sorgen für noch mehr Aufsehen. Die Dekorelemente in Satin Charcoal Ash werben den Innenraum nochmals auf. Durch das Panoramadach fällt viel natürliches Licht ins Fahrzeuginnere.

Jaguar F-PACE R-Dynamic Black

Eine eindrucksvolle Interpretation des Fahrzeugs. Der Jaguar XF R-Dynamic Black ist als Limousine und Sportbrake erhältlich. Das Fahrzeug verfügt über 19" Leichtmetallfelgen in Gloss Black mit Bremssättel in Rot. Das Design wird durch schlanke Details des Black Pack in glänzend Schwarz unterstrichen. Das Interieur wird

durch Dekorelemente in Satin Charcoal Ash optisch aufgewertet.



Bei Interesse an einem **Jaguar oder Land Rover Neuwagen** wendet euch gerne an den Leiter des Kundencenters:



ALFRED ERNST

Leiter/in Kundencenter

✉ alfred.ernst@denzel.at

☎ +43 1 74020 4215

☎ +43 664 807414215

Gebrauchtwagen

Unser Sponsor Denzel hat zur Zeit einen F-PACE 20d AWD AT Prestige im Angebot:



Bei Interesse kontaktiert bitte:



ANDREAS FREY

✉ andreas.frey@denzel.at

☎ +43 1 740 20-4539

☎ +43 664 807 41 4539

Legendärer Jaguar C-Type als „Continuation Model“ 70. Geburtstag



Zur Feier des 70-jährigen Jubiläums des ersten Jaguar Gesamtsieges mit dem C-type bei den 24 Stunden von Le Mans legt Jaguar Classic eine auf acht Einheiten limitierte Serie von C-type Continuation Cars auf. Mit den komplett in Handarbeit bei Jaguar Classic Works in Coventry gefertigten Neuschöpfungen erhalten Liebhaber des historischen Motorsports die einmalige Gelegenheit, eine originalgetreue Nachbildung des legendären Langstreckenrenners zu erwerben. Und zwar in Gestalt des Siegerwagens von 1953, der als ultimative Evolution des C-type bereits mit Scheibenbremsen und dem auf 220 PS gesteigerten Reihensechszylinder bestückt war.

Der Jaguar C-type war zwischen 1951 und 1953 vor allem in Le Mans Favorit auf Gesamtsiege. Seine von Malcolm Sayer, dem Jaguar Aerodynamiker und Designer im Windkanal, geformten flüssigen Linien adeln ihn zu einer Ikone des Langstreckensports.



Schon bei seinem Debüt, damals noch mit Trommelbremsen, gewann er 1951 mit Peter Walker und Peter Whitehead die legendären 24 Stunden von Le Mans.

Es war der erste von bis heute sieben Jaguar Siegen beim französischen Klassiker.

In der Saison 1952 beschritt Jaguar mit dem ersten Einsatz der revolutionär neuen und zusammen mit Dunlop ent-

wickelten Scheibenbremse im C-type technologisches Neuland.



Nach einem ersten Test bei der Mille Miglia mit der Paarung Stirling Moss/ Norman Dewis schrieb Jaguar beim Grand Prix von Reims – mit erneut Moss am Steuer – ein Kapitel Motor-geschichte: erster Sieg eines Rennwagens mit Scheibenbremsen.



Mit einer weiterentwickelten und nun auch auf eine 24-Stunden-Distanz ausgelegten Bremsan-

lage gelang dann 1953 mit dem zweiten Le Mans-Sieg der endgültige Durchbruch der neuen Technik.



Dank absolut stand-fester Verzögerung und der hervorragenden Aerodynamik des eleganten C-types legten die Jaguar Piloten Tony Rolt und Duncan Hamilton die 24 Stunden erstmals mit einem Schnitt von über 100 Meilen pro Stunde oder 160 km/h zurück.

Zusammen mit guten Ergebnissen von Privatteams wie der Ecurie Ecosse errang Jaguar in diesem Jahr den Vize-Titel in der erst-mals ausgeschriebenen Sportwagen-Weltmeisterschaft.



„Der von einigen der besten Piloten ihrer Zeit pilotierte C-type legte den Grundstein für die großen Jaguar Erfolge im Langstreckensport und steht als Synonym für bahnbrechendes Design und technische Innovationskraft.“

70 Jahre nach dem ersten Le Mans-Sieg ist Jaguar Classic stolz darauf, mit Hilfe modernster Fertigungs-technologien – flankiert von traditioneller Handwerkskunst und großer Expertise – diesen legendären Rennwagen einer neuen Generation von Enthusiasten zugänglich zu machen.“, so Dan Pink, Leiter Jaguar Classic



Von den in den Fünfzigerjahren gebauten 53 Jaguar C-types wurden 43 an private Kunden verkauft – analog zu den 51er-Werkswagen mit Trommelbremsen, zwei SU-Vergasern und 200 PS Leistung.

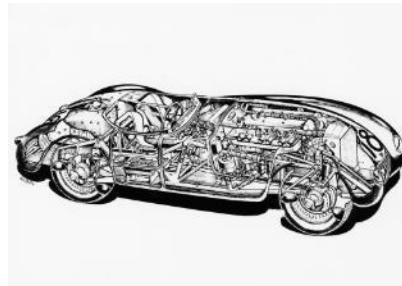
Die acht neuen C-type Continuation Modelle hingegen spiegeln die Technik des 53er-Siegerwagens wider – also mit Scheibenbremsen, drei Weber 40DCO3 Vergasern und einem 3,4 Liter großen Reihen-sechszylinder mit auf 220 PS angehobener Leistung.

Aufbauend auf den Erfahrungen mit den vorangegangenen Jaguar Classic Continuation Program-

men für den E-type Lightweight, den XKSS und den D-type sind die Jaguar Classic Ingenieure auch diesmal tief in die werkseigenen Archive eingetaucht.



Darüber hinaus scannten sie Daten von einem originalen C-type und ergänzten diese um weitere modernste CAD Programme – zur Kreation eines so authentisch wie nur möglich neu aufgebauten C-type.



Der Zugang zu originalen Technikzeichnungen und weiteren Dokumenten des ursprünglichen C-type-Entwicklungssteams – neben Malcolm Sayer noch Rennleiter Lofty England, die Ingenieure William Heynes und Bob Knight sowie der legendäre Cheftestfahrer Norman Dewis – stellen sicher, dass die Spezifikationen des 53er-Modells des C-types akribisch eingehalten werden.



Als Novum nutzt Jaguar die CAD Daten zusätzlich für die Möglichkeit, ein C-type Continuation Car erstmals über einen speziell

entwickelten Online-Konfigurator virtuell zu visualisieren und zu personalisieren:

www.classicvisualiser.jaguar.com

Das neue Kundenwerkzeug eröffnet den Vergleich zwischen zwölf authentischen Exterieur-Farben und acht verschiedenen Interieur-Trimms.

Aber auch die Anbringung von Startnummern oder Lenkrad- und Motorhauben-Emblemen lassen sich hierüber darstellen.



Zu den zusätzlichen Extras für ein C-type Continuation Modell zählen ein FIA-zertifiziertes Rückhaltesystem und ein Überschlageschutz.

Denn diese authentischen neuen C-types sollen nicht im Museum oder in der Garage Staub ansetzen, sondern bei historischen Renn-Events oder auf abgesperrten Rundkursen und Straßen bewegt werden.



Weitere Informationen finden Sie unter:

<https://www.jaguar.de/ueber-jaguar/jaguar-classic/c-type-continuation.html>

Text und Fotos: Jaguar Land Rover Media

“E-Type 60 Colletion“ von Jaguar Classic zum 60. Geburtstag



Jaguar Classic hat zum 60. Geburtstag des E-Type das erste von sechs zusammengehörigen Paaren der limitierten E-Type 60 Collection vorgestellt. Die zwölf Modelle werden auf Basis der existierenden 3,8-Liter-E-Type Serie 1 neu aufgebaut und gemäß den Spezifikationen der exklusiven 60-Jahre-Jubiläumsedition komplett restauriert. In authentischen Farben erinnern sie an die spektakuläre Weltpremiere des ikonischen Sportwagens am 15. März 1961 in Genf. Die öffentliche Reaktion auf das zunächst allein für Testfahrten im Umfeld der Messe von England in die Schweiz gebrachte E-Type Coupé war so überwältigend, dass Jaguar ein zweites Vorserienauto, einen Roadster, über Nacht von Coventry nach Genf nachkommen ließ. Sechs Jahrzehnte später erscheint nun die E-Type 60 Collection als Hommage an das legendäre Duo: Das Coupé „9600 HP“ in Opalescent Gunmetal Grey, damals mit Vollgas („flat out“) von Bob Berry über die Alpen gezirkelt, und der Roadster „77 RW“ in British Racing Green, der mit Norman Dewis einen Tag später folgte, nachdem man ihm die Order gegeben hatte, alles liegen zu lassen („drop everything“), um am nächsten Morgen pünktlich am Lac Léman sein zu können.

Die E-Type Collection Modelle werden ausschließlich paarweise verkauft und sind exklusiv in „Flat Out Grey“ (Coupé) beziehungsweise „Drop Everything Green (Roadster) lackiert. Beide Farbtöne beziehen ihre Inspiration von den Originalfarben des Jahres 1961 und werden von Jaguar an keinem künftigen Modell verwendet werden.



Darüber hinaus zieren die Preziosen eine Reihe spezieller und in Zusammenarbeit mit Jaguar Design-Direktor Julian Thomson entworfene E-Type 60 Designelemente. Zu den modernen Ergänzungen, welche die Alltagstauglichkeit und die Fahrbarkeit verbessern, zählen ein Fünfgang-Handschatgetriebe (die Originale hatten nur vier

Vorwärtsgänge) und ein optimiertes Kühlsystem; ergänzt um das Jaguar Classic Infotainment System mit integrierter Satelliten-Navigation und Bluetooth Schnittstelle.



Das auffälligste optische Highlight ist eine Gravur des Künstlers und Designers King Nerd auf der Mittelkonsole. Sie erinnert an die Fahrtroute der Originalmodelle von Coventry nach Genf. Jedes dieser Kunstwerke ist das Resultat von über 100 Stunden Handarbeit, in Abstimmung mit dem späteren Besitzer.

„60 Jahre nach der Weltpremiere im März 1961 auf dem Genfer Salon hat das Team von Jaguar Classic dem E-Type das ultimative Geburtstagsgeschenk

gemacht: die E-Type 60 Collection. Die Liebe zum Detail zeigt, dass dieses Projekt für unsere Designer, Ingenieure, Handwerker und Partner eine Herzensangelegenheit war. Exquisite Details in Kombination mit einer verbesserten Nutzbarkeit stellen sicher, dass diese E-Types von ihren Besitzern weitere Jahrzehnte lang problemlos bewegt und genossen werden können. Beginnend mit einer für den Sommer 2022 geplanten Pilgerfahrt von Coventry nach Genf für unsere sechs Kunden und deren Gäste, erläutert Dan Pink, Direktor Jaguar Classic.



Die von den Jaguar Classic Experten in Coventry restaurierten und verfeinerten E-Type

60 Collection Autos vereinen makellose Qualität mit außergewöhnlichem Ingenieurs-Know-how.



Das wichtigste mechanische Upgrade betrifft ein nun voll synchronisiertes Fünfganggetriebe mit Schrägverzahnung und verstärktem Druckguss-Aluminium-Gehäuse für erhöhte Zuverlässigkeit und Langzeithaltbarkeit. Aber auch die engere Abstufung und ein flüssigeres Schaltgefühl gehören zu den Vorteilen der neuen Box.



Der 265 PS leistende XK-Reihensechszylinder mit 3,8 Liter Hubraum profitiert für den Alltagseinsatz von einem im 61er-Design gehaltenen Aluminium-Kühler, einem elektrischen Zusatzlüfter und einer elektronischen Zündung. Der neue Auspuffstrang aus poliertem Edelstahl entspricht zwar in punkto Dimensionen dem serienmäßigen System aus Schmiedestahl, erzeugt aber einen etwas tieferen Ton bei zugleich erhöhter Langlebigkeit.



Die einzigartige Metallgravur aus der Werkstatt des prominenten Künstlers und weltweit führenden Graveurs, King Nerd, ist an den aus Edelstahl gefertigten

Mittelkonsolen der zwölf E-Type 60 Edition Modelle zu bestaunen. Jedes der mit Smooth Black Leder ausgekleideten Coupés zierte eine stilisierte Karte mit den wichtigsten Zwischenzielen der von Bob Berry gewählten Strecke von Coventry nach Genf. Ergänzt um eine Skizze seines E-Types und den Satz „I thought you'd never get here“ („Ich dachte, Sie würden es nie bis hierher schaffen“), der die Reaktion von Jaguar-Gründer Sir William Lyons auf Berrys Ankunft nur wenige Minuten vor der geplanten Enthüllung zitiert.



Für die sechs Roadster mit grünem Veloursleder-Cockpit zeichnet die Gravur analog die von Norman Dewis genommene Route nach. Ebenfalls zusammen mit einer Fahrzeugskizze und einem weiteren Zitat Lyons – diesmal die telefonische Anweisung an den noch in England weilenden Cheftestfahrer: „drop everything and bring the open top E-Type over“ („Lassen Sie alles liegen und stehen und bringen Sie den offenen E-Type rüber.“)



„Das war eine phantastische Gelegenheit, die Geschichte dieser zwei epischen Fahrten der beiden Jaguar Legenden in diesen ikonischen und speziellen Autos nachzuzeichnen und einzugravieren. Als permanente Erinnerung an das Jubiläum. Und wo immer diese E-Types auch künftig hinfahren, die Erinnerung an Bob Berry und Norman Dewis wird immer mit ihnen reisen“,

schwärmt Johnny Dowell, Künstler und Designer ‚KING NERD‘.



Zusätzlich zur Mittelkonsole finden sich auch am Motorhauben-Emblem, auf der Skala des Tachometers, dem Tankdeckel und der Chassis-plakette von Jaguar Design entworfene E-Type 60 Erinnerungslogos mit der Aufschrift „1961-2021“. Das Lenkrad mit Buchenholzkrantz – wie bei den Autos Baujahr 1961 – glänzt mit einer Hupentaste aus 24 Karat Gold.

Jeder E-Type 60 wird mit einer maßgeschneiderten Autoschutzplane sowie Aufbewahrungsbeuteln für Werkzeug und Wagenheber ausgeliefert, um so die Verfeinerungen abzurunden und die Liebe bis in die letzten Details zu dokumentieren.



Im Sommer 2022 lädt Jaguar Classic die sechs Kunden und deren Gäste zu einer ultimativen E-Type Pilgerfahrt ein: Eine Erlebnistour von Coventry nach Genf in ihren Neuerwerbungen, auf den Spuren von Berry und Dewis. Um eigene E-Type Erinnerungen zu erwecken sowie atemberaubende Landschaften, epische Straßen – darunter ikonische Alpenpässe – exklusive Aufenthalte und eine gehobene Küche zu genießen.



Text und Fotos: Jaguar Land Rover Media



Jaguar F-Type R-Dynamic Black – Coupé und Cabrio

Jaguar setzt bei der neuesten Sonderedition des F-TYPE auf die Farbe Schwarz – und verhilft seiner perfekt proportionierten und mit über 180 Designpreisen bedachten Sportwagenbaureihe F-TYPE zu einem neuen Glanzstück: dem F-TYPE R-DYNAMIC Black. Angetrieben von den bekannten Vier- und Achtzylindern mit 221 kW (300 PS)* und 221 kW (450 PS)* betonen die R-DYNAMIC Black Coupés und Cabriolets den Purismus und die Präsenz des ultimativen Jaguar Sportwagens auf ganz besondere Art. Zur angereicherten Serienausstattung gehört neben dem Black Pack eine hochglänzend schwarz lackierte 5-Speichen-Felge („Style 5039“) im Format 20-Zoll, die Jaguar exklusiv nur im F-TYPE R-DYNAMIC Black anbietet. Sie wird perfekt ergänzt durch die Metallicfarben Santorini Black, Eiger Grey und Firenze Red. Auch im Interieur steigern subtile und liebevoll verarbeitete Details das Ambiente aus Luxus und Sportlichkeit.

Die konsequent auf den Fahrer zugeschnittene „1+1“-Kabine umhüllt die Insassen mit üppigen und luxuriösen Materialien. Die schlank konturierten Performance-Sitze sind 12-fach verstellbar und mit Windsor-Leder in Ebony mit Kontrastnähten in Light Oyster oder – als sportlicheres Thema – in Mars Red mit dem Interieur im gleichen Rotton. Zu den dezenten Details des Interieurs zählen ein wunderschön ausgearbeitetes Stichmuster nach Vorbild des Jaguar Heritage Monogramms, das sich neben den Sitzen auch in den Türverkleidungen wiederfindet.



Das Monogramm-Motiv taucht eingeprägt auch in der mit Premium Velours bezogenen Einfassung des 12,3“ großen konfigurierbaren Fahrer-Displays auf. Weitere Veredelungen umfassen Lenkradschaltwippen aus satiniertem Aluminium, einen Dachhimmel in Premium-Velours

in Ebony (Cabriolet nur A-Säule) und beleuchtete Einstiegsleisten mit Jaguar Schriftzug.



Die bekannt kraftvollen, kultivierten und extrem schnell ansprechenden Motoren des F-TYPE R-DYNAMIC Black sind mit dem 8-Gang-Automatikgetriebe gekoppelt.

Die Version mit 300 PS starkem Zweiliter-Turbobenziner kommt exklusiv mit Hinterradantrieb und erreicht sein maximales Drehmoment von 400 Nm bereits bei 1500 U/min. Der Vierzylinder liefert die von einem Jaguar erwarteten Leistungs-werte: 0-100 km/h in 5,7 Sek. und eine Top-Speed von 250 km/h.

Der per Kompressor aufgeladene 5,0-Liter-V8 mit 450 PS schickt seine bei 2500 U/min aktiven 580 Nm wahlweise nur auf die Hinterräder oder variabel auf beide Achsen. In beiden Fällen steigert ein aktives Sperrdiffer-

enzial die Traktion. Auch mit dessen Hilfe gelingt der Sprint von 0-100 in nur 4,6 Sekunden; bei einer Vmax von 285 km/h.



Für eine außergewöhnliche Performance unter allen Witterungs- und Fahrbahnbedingungen steht weiterhin der F-TYPE R im Programm. Exklusiv mit Allradantrieb gewappnet, verkürzt er mit 575 PS und maximal 700 Nm den 0-100-km/h-Wert auf 3,7 Sekunden – bei 300 km/h wird abgeregelt. Der konfigurierbare Dynamic-Modus ermöglicht eine individuelle Einstellung der Fahrwerkshärte, der Lenkunterstützung, der Drosselklappenstellung und der Schaltpunkte der Automatik.

Text und Fotos: Jaguar Land Rover Media

Neue Modelle zur Jahresmitte: Jaguar XF und E-PACE sowie Range Rover Velar



Alles neu macht der ... Juni! Gleich drei umfassend überarbeitete Modelle halten bei den deutschen Jaguar Land Rover Vertragshändlern Einzug: Jaguar XF Limousine und XF Sportbrake, Jaguar E-PACE und Range Rover Velar. Dabei brilliert der Modelljahrgang 2021 der Jaguar XF Limousine und ihrer Sportkombi-Version XF Sportbrake mit einem noch markanteren Exterieur, einem komplett neuen und dezent luxuriösen Interieur sowie einem neuen Vierzylinder-Turbodiesel mit Mild-Hybridtechnologie. Das Angebot des Kompakt-SUV Jaguar E-PACE wiederum wird durch die schicke neue Modellversion R-Dynamic Black erweitert – und durch einen 1,5-Liter-Dreizylinder-Turbobenziner, der sowohl als eigenständige Antriebsquelle geordert werden kann als auch im Paket mit einem Elektromotor, das den Jaguar E-PACE zum Plug-in-Modell mit bis zu 55 Kilometer rein elektrischer Reichweite macht. Dritter im Bunde der umfangreich modellgepflegten Neuheiten ist der Range Rover Velar. Beim britischen Avantgarde-SUV fallen unter anderem neue Antriebe mit Plug-in oder Mild-Hybridtechnologie sowie Verfeinerungen des einzigartigen Designs und weitere komfortoptimierende Technologien ins Auge. Hinzu kommen bei dem Neuheiten-Trio hochmoderne Technologien wie das Infotainment-System Pivi bzw. Pivi Pro, LED-Scheinwerfer, eine aktive Fahrbahn-Geräuschunterdrückung oder ein System zur Luftionisierung des Innenraums. Die neuen Modelljahrgänge von Jaguar XF, XF Sportbrake, Jaguar E-PACE und Range Rover Velar können bei den Vertragshändlern besichtigt und bestellt werden.

Jaguar XF Limo + Sportbreak

Ein Exterieur-Design mit starker Präsenz, ein komplett neu gestaltetes, hochwertiges Interieur und modernste Konnektivitätssysteme: Das ist die Generation 2021 des Jaguar XF als Limousine und Sportbrake Sportkombi-Version.



Hinzu kommt ein ebenso fortschrittliches Antriebsprogramm, bestehend aus einem neuen, mit Mild-Hybridtechnologie bestückten 2.0 Liter Turbodiesel und zwei ebenso großen Turbobenzinern sowie der

Wahlmöglichkeit zwischen Hinterrad- und Allradantrieb.

Das Exterieur-Design des XF betont über einen neu gestylten Frontstoßfänger und größere seitliche Lufteinlässe die visuelle Breite des Fahrzeugs.

Hinzu kommen der ebenfalls breitere Kühlergrill und die extrem schlanken LED-Scheinwerfer im attraktiven Vierkammer-Design.



Dabei ist Premium-LED-Licht in allen XF Versionen serienmäßig; in SE und HSE-Modellen ist zusätzlich Fernlicht mit Abblendautomatik ab Werk an

Bord, während sämtliche Ausstattungsversionen optional mit Pixel-LED-Scheinwerfern mit blendfreiem Fernlicht ausgerüstet werden können.



Die R-DYNAMIC Spezifikation unterstreicht durch eine Reihe von sportlichen Details den Leistungscharakter des XF. Diese Optik wird nochmals verstärkt mit dem optionalen Black Pack und seinen exklusiven Karosserieteilen und Elementen in glänzendem Schwarz.

Seine eleganten Linien und die perfekt ausgewogenen Proportionen machen den Jaguar XF

Sportbrake zu einem höchst attraktiven Premium-Kombi. Als natürliche Ergänzung des Limousinen-Konzepts bietet er jedoch einen noch geräumigeren Innen- und Laderaum.

Das Kofferraumvolumen von 565 Litern lässt sich durch Umlegen der Rückbank auf 1700 Liter steigern – ohne dass dabei eine unerwünschte Stufe entsteht.

Die Heckklappe verfügt nicht nur über eine generöse Öffnungsweite von 1.061 Millimetern, sondern auch über eine praktische Gestensteuerung.



Die serienmäßige Niveauregulierung für die luftgefederte Hinterachse zeichnet den XF Sportbrake zugleich als veritables Zugfahrzeug aus.

Im Verbund mit einer Stabilitätskontrolle für einen Anhänger und einer maximalen Anhängelast bei den Dieselmotoren von bis zu 2000 Kilo avanciert er zu einem echten Multi-Talent.

Das Interieur des Jaguar XF und XF Sportbrake besticht durch eine gelungene Kombination aus handwerklich hochwertig verarbeiteten Materialien, besonderen Details und hochaktueller Infotainment-Technologie.

Herzstück des Cockpits ist der zentral montierte 11,4-Zoll-HD-Touchscreen zur Bedienung des Pivi- bzw. Pivi Pro-Infotainment-Systems.

Pivi und Pivi Pro befördern das digitale Erlebnis in eine neue Dimension. Denn eine leicht verständliche, intuitive und flache Menüstruktur gewährleistet, dass der Jaguar XF Besitzer häufig genutzte Funktionen schnell erreicht. Pivi Pro ist zudem vom Start weg sofort einsatzbereit – eine eigene Pufferbatterie und

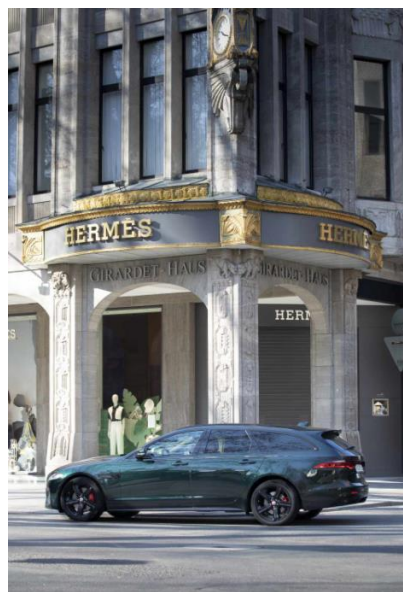
eine neuentwickelte elektronische Fahrzeugarchitektur sorgen für verzögerungsfreie Operation.

Die integrierte Datenverbindung ermöglicht jederzeit kostenfreie Software-Updates „Over-The-Air“, wobei die Aktualisierungen über den Touchscreen ganz nach Wunsch zum passenden Zeitpunkt gestartet werden können.

Auf diese Weise verfügen die Nutzer stets über die aktuellen Daten für Apps oder Fahrzeugsysteme – und dies ohne Werkstattbesuch.

Das Wohlbefinden der Insassen steigert die mit modernster Nanoe-Technologie arbeitende und optionale Luftionisierung des Interieurs.

Sie neutralisiert Allergene und unangenehme Gerüche. Ergänzt wird das System um eine PM2.5-Filtration, die ultrafeine Partikel einfängt und so zusätzlich für saubere Kabinenluft sorgt.



Der neue Automatikwählhebel (Drive Selector) ist nur eines von zahlreichen weiteren schönen Details.

Sein Bezug erinnert an die Ziernaht eines Cricketballs; der untere Teil besteht zugunsten verbesserter Haptik aus präzisionsgefertigtem Metall.

Jaguar bietet den Modelljahrgang 2021 des XF und XF Sportbrake mit einer Palette aus Ingenium Vierzylinder-Turbobenzinern mit 184 kW (250 PS) oder 221 kW

(300 PS) sowie einem mit Mild-Hybridtechnologie kombinierten, 150 kW (204 PS) starken Turbodiesel an.

Alle schöpfen ihre Kraft aus 2,0 Litern Hubraum und sind Teil der von Jaguar Land Rover selbst entwickelten Ingenium Motorenfamilie. Die XF Modelle erhalten die Achtgangautomatik von ZF, die Version D200 ist auf Wunsch (Serie im XF P300) auch mit Allradantrieb zu bestellen.

Die von Jaguar erstmals in dieser Fahrzeugklasse umgesetzte aktive Fahrbahn-Geräuschunterdrückung (Meridian-Soundsystem) analysiert permanent von der Fahrbahn ausgehende Schwingungen und berechnet eine sogenannte „destruktive Interferenzwelle“, eine entgegengesetzte Schallwelle, die unerwünschte Geräusche im Innenraum eliminiert.



Eine weitere Innovation in der Jaguar XF Limousine ist der ClearSight-Innenrückspiegel: Er überträgt über eine in die Dachantenne integrierte Weitwinkelkamera das Bild des rückwärtigen Bereichs auf ein in das rahmenlose Spiegelgehäuse integriertes HD-Display.

Vorteil der neuen Technik: Selbst groß gewachsene Personen auf der Rückbank, Regenwasser auf der Heckscheibe oder schwaches Umgebungslicht können den Blick nach hinten nicht trüben.



Jaguar E-PACE

Zum Modelljahr 2022 erweitert Jaguar sein Kompakt-SUV E-PACE unter anderem um die neue Modellversion R-Dynamic Black. Der auf der Premium-Transverse-Architektur von Jaguar basierende E-PACE glänzt darüber hinaus mit elektrifizierten Plug-in-Hybrid- und Mild-Hybridantrieben, luxuriösen Interieurs und hochmodernen Infotainment-Systemen.



Der neue und optisch besonders auffällige R-Dynamic Black basiert auf dem E-PACE R-Dynamic S. Die in glänzendem Schwarz hervorgehobenen Exterieur-Elemente, rot lackierten Bremssättel und 19-Zoll-Leichtmetallfelgen in Satin Grey bringen die Ästhetik des E-PACE besonders zur Geltung.

Bei den Sitzbezügen haben Kunden die Wahl zwischen Stoff/Luxtec (Kunstleder), Duo-Leder (stilvoller Mix aus genarbttem Leder und Luxtec) sowie Windsor-Leder.

Ein Soundsystem von Meridian mit 400 Watt Leistung und zwölf Lautsprechern inklusive Subwoofer erfreut die Gehörgänge der E-PACE Insassen; Memory-Funktionen für Außenspiegel und Fahrersitz sind bereits serienmäßig.



Für ein weiteres Plus an Auflösung und Helligkeit sowie eine situationsabhängige Beleuchtung bestimmter Straßenabschnitte steht auf Wunsch Pixel-LED-Technologie im Angebot.

Dank der im Vergleich zu den Matrix-Scheinwerfern bis zu drei

Mal größeren Anzahl an LEDs kann das Fernlicht ganze Teilbereiche aus- und einblenden.

Die adaptive Fernlichtfunktion scannt dazu das Vorfeld und passt das Fernlicht durch die gezielte Wahl unterschiedlicher LED-Segmente noch feiner an als Matrix-Scheinwerfer.



Herzstück des E-PACE Cockpits ist der zentral montierte 11,4-Zoll-HD-Touchscreen zur Bedienung des optionalen Infotainment-Systems Pivi Pro.

Technologisches Glanzstück des aktualisierten Antriebsportfolios für den Jaguar E-PACE ist der 1,5-Liter-Dreizylinder-Benziner.

Er feiert im E-PACE Premiere in einem Jaguar Modell, sowohl in Kombination mit einem Mild-Hybrid-Antriebsmodul als auch im Plug-in-Hybridformat mit der Möglichkeit eines rein elektrischen Antriebs.



Das Vollaluminium-Aggregat ist 33 Kilogramm leichter als die Baureihenbrüder mit vier Zylindern und fördert dank reibungsarmer Bauweise eine sehr effiziente wie kraftvoll-kultivierte Leistungsentfaltung.

Der neue P300e PHEV-Antriebsstrang koppelt den 200 PS starken 1,5-Liter-Turbobenziner mit einem die Hinterachse antreibenden E-Motor (ERAD) mit 109 PS. Mit einer Systemleistung von 309 PS und einer seidig schaltenden Achtgangautomatik

beschleunigt der E-PACE P300e in nur 6,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h; begnügt sich aber im Gegenzug im NEFZ-Zyklus mit einem Verbrauch von 2,0 Litern pro 100 Kilometern und verzeichnet CO₂-Emissionen von 45-43 g/km.

Der kompakte E-Motor wird von einer 15-kWh-Lithium-Ionen-Batterie mit Strom versorgt. Rein elektrisch kann der E-PACE 300e PHEV bis zu 55 Kilometer zurücklegen.

In Verbindung mit MHEV bietet der frontgetriebene 1,5-Liter-Dreizylinder-Benziner 160 PS im E-PACE. Die Benzinvariante des Zweiliter-Ingenium-Vierzylinders bietet Jaguar im E-PACE in drei vom MHEV-Modul unterstützten Leistungsstufen an: mit 200, 249 oder 300 PS (0-100 km/h in 6,9 Sek.).

Der Allradantrieb des E-PACE profitiert von der zweiten Generation der „Standard Driveline“-Technologie von Jaguar, welche zwecks optimaler Traktion automatisch und situationsgerecht Drehmoment zwischen Vorder- und Hinterrädern verteilt. Exklusiv im E-PACE 300 SPORT setzt Jaguar dagegen einen besonders ausgefeilten „Active Driveline“ Allradantrieb ein, der den besonderen Jaguar Hinterrad-Antriebscharakter bietet.



Text und Fotos: Jaguar Land Rover Media

Land Rover Defender mit neuer V8 Top-Motorisierung



Der Land Rover Defender: unaufhaltsam und für jede Aufgabe gerüstet. Jetzt sattelt der robuste britische Geländewagen noch einmal drauf. Zum Modelljahr 2022 erscheint zum einen der Defender V8 mit einem souveränen Kompressor-Achtzylinderbenziner, der stolze 386 kW (525 PS) an die traditionell vier angetriebenen Räder überträgt. Zum anderen rundet die neue Topversion Defender V8 Carpathian Edition das ohnehin breite Angebot nach oben hin ab – gepaart mit einer für die üppige Antriebskraft maßgeschneiderten Fahrwerksabstimmung. Darüber hinaus spendiert Land Rover seinem im vergangenen Jahr erfolgreich auf den Weltmärkten gestarteten Alleskönner im Jahrgang 2022 das neue Sondermodell Defender XS Edition, ferner gleich drei neue Design-Pakete und ein weiter optimiertes Pivi Pro Infotainment-System inklusive optionalem neuem 11,4-Zoll-Touchscreen. Damit haben die Defender Kunden künftig mehr denn je die Qual der Wahl: Zum Angebot gehören die Modellversionen 90, 110 und Hard Top, eine Fülle an Ausstattungsvarianten und Optionen sowie motorseitig neben dem neuen V8 weitere moderne Benzin- und Dieselmotoren – außerdem ein Plug-in Hybrid mit bis zu 53 Kilometer rein elektrischer Reichweite.

Land Rover Defender und V8: Diese Kombination blickt auf eine lange Tradition zurück. Bereits in den 1970er-Jahren erschien mit dem Stage I V8 das erste Modell aus Solihull mit der Kraft der acht Zylinder. Es folgten unter anderem V8-Modelle für den nordamerikanischen Markt in den 1990ern sowie vor wenigen Jahren der leistungsstarke Defender Works V8 aus der Spezialistenschmiede von Land Rover Classic.



Robust und unaufhaltsam im Gelände, komfortabel wie nie zuvor auf der Straße: Dieses Profil macht den jüngsten Defender zum Erfolgstypen bei Käufern und Kennern. Denn neben der weltweit hohen Nachfrage verzeichnet die jüngste Defender Generation seit ihrer Premiere eine Vielzahl an Preisen und Auszeichnungen. Das Leistungsangebot des kernigen Briten wird nunmehr mit dem neuen V8 gekrönt, der mit Kompressorunterstützung nicht weniger als 386 kW (525 PS) auf Straße und Piste bringt. Eine gekonnte Neuabstimmung von Fahrwerk und Antrieb gewährleistet, dass die üppige Motorkraft mit der übrigen Technik harmoniert. So können Fahrerinnen und Fahrer nicht nur den stärksten und schnellsten

Defender aller Zeiten genießen, sondern auch den dynamischsten.

Neues vermeldet der Defender des Jahrgangs 2022 ebenso bei der Ausstattung. So geht als neue Topvariante der Defender V8 Carpathian Edition an den Start: als Nonplusultra im Hinblick auf Design, Leistung und Vielseitigkeit innerhalb des Defender Angebots.



Jetzt ergänzt der moderne und starke V8-Kompressorbenziner das Antriebsportfolio des Defender, zu dem weiterhin hochentwickelte Diesel- und Benzinaggregate aus der firmeneigenen Ingenium-Serie sowie ein besonders effizienter Plug-in Hybridantrieb zählen.



Die gleichfalls neu ins Programm aufgenommene XS Edition ersetzt die beliebte First Edition des Defender und glänzt dabei mit attraktiven Lösungen an der Karosserie und im Innenraum.

Weiterhin eröffnen gleich drei neue Design-Pakete weiteren Raum zur Personalisierung des Defender. Premiere feiern das

Bright Pack, das erweiterte Bright Pack und das erweiterte Black Pack – durchweg individuelle Lösungen für einen verfeinerten Auftritt der unverwechselbaren Silhouette des britischen 4x4.



Ein neuerliches Update kommt daneben Infotainment und Konnektivität zugute. Für das hochmoderne Infotainment-System Pivi Pro offeriert Land Rover weitere Features, darunter optional ein großer 11,4-Zoll-Touchscreen. Standard im Komfort-Paket ist ferner die Möglichkeit zum kabellosen Laden von Smartphones mit integrierter Signalverstärkung.

Neuer Defender V8

Selbstverständlich wurde das Technikpaket des Defender an die enorme Kraftentfaltung des Achtzylinders angepasst. So erhielten die V8-Modelle an Fahrwerk und Antrieb eine neue Abstimmung, die maßgeschneiderte Feder- und Dämpferraten umfasst. Außerdem kommt ein elektronisch aktives Sperrdifferenzial hinten neu an Bord des Defender V8. Er besticht daher mit einem noch exakteren und agileren Handling sowie minimalen Karosseriebewegungen – gekrönt von einem markanten V8-Sound.

Antriebsquelle des neuen Defender Topmodells ist der moderne V8-Kompressorbenziner aus dem Land Rover Regal, der in 5,0 Litern Hubraum eine Leistung von 386 kW (525 PS) und ein Drehmomentmaximum von 625 Nm erzeugt. Gekoppelt ist das Aggregat mit einer Achtstufenautomatik. Mit diesem Kraftpaket sprintet der Defender V8 90 in knappen 5,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht ein Maximaltempo von 240 km/h. Der kombinierte NEFZ-Verbrauch beträgt dabei 12,8 Liter pro 100

Kilometer und der CO₂-Ausstoß 290 g/km.

Herausragende Geländetauglichkeit ist seit Jahrzehnten das Markenzeichen des Defender. Die neuen V8-Varianten stehen hier den übrigen Modellen in nichts nach – sie ergänzen dieses Profil aber um eine Extraportion Fahrvergnügen, für das nicht zuletzt das neue Dynamik-Programm im Terrain Response System verantwortlich ist.



Das Dynamik-Programm bleibt dabei exklusiv den V8-Varianten vorbehalten. Damit bekommen die Pilotinnen und Piloten ein Werkzeug an die Hand, das es ihnen erlaubt, das dynamische Potenzial und die Handlingbalance des 386 kW starken Achtzylinders vor allem auf Asphalt und losem Untergrund voll auszuschöpfen. So avanciert der Defender V8 nicht nur zum stärksten und schnellsten Serien Defender aller Zeiten – er liefert zudem ein enormes Maß an Agilität, er fordert den Fahrer und bietet nicht zuletzt enormen Fahrspaß.

David Hemming, leitender Produktingenieur bei JLR sagt, *„Die Einführung des V8-Antriebs ermöglicht im Defender ein höheres Leistungsniveau auf und abseits der Straßen. Der Defender V8 ist schnell und es macht Spaß, ihn zu fahren: Er ist die Krönung der Defender Familie, denn er überzeugt im Gelände wie auf der Autobahn. Daneben haben wir die Attraktivität des Defender mit neuen Modellvarianten und Optionspaketen sowie einer optimierten Konnektivität nochmals gesteigert. Mehr denn je ist der Defender ein Auto für alle Zwecke.“*

Massive Stabilisatoren mit größerem Querschnitt sorgen dafür, dass der Defender V8 selbst in scharfen Kurven kaum Seitenneigung aufweist. Das elektronisch aktive hintere Sperrdifferenzial wiederum verfügt über eine Gierkontrolle, was das Kurvenverhalten des V8-Modells weiter verfeinert und verbessert – vor allem wenn das Fahrzeug seine Haftungsgrenze erreicht oder gar überschreitet.

Überaus sorgfältig abgestimmt wurde weiterhin das neue Dynamic-Programm des Terrain Response Systems, das der Defender V8 serienmäßig an Bord nimmt. Es gibt dem neuen Topmodell einen höchst agilen, reaktionsschnellen und beinahe spielerisch leichten Charakter. Merkmale des Dynamic-Programms sind eine schärfere Gasannahme und eine maßgeschneiderte Abstimmung der stufenlos variablen Dämpfung, während die steiferen Aufhängungsbuchsen der Direktheit der Lenkung zugutekommen. Hinzu gesellen sich das System zum Torque Vectoring by Braking, eine optimierte Antriebsschlupfregelung und die neue Gierkontrolle: Fertig ist ein Gesamtpaket, das den Defender schneller, aktiver und beherrschbarer als je zuvor macht.



Der neue Defender V8 ist auch von außen auf den ersten Blick identifizierbar, denn er zeigt mehrere Elemente, die allein dieser Modellversion vorbehalten sind. Dazu gehören spezielle Modelleembleme, eine Vierfach-Abgasanlage mit markanten Endrohren sowie 22-Zoll-Leichtmetallfelgen mit einem Finish in Satin Dark Grey. Eine Ausnahmestellung reklamiert der Defender V8 ferner dank seiner vorderen Bremssättel in Xenon

Blue und der 20-Zoll-Bremsscheiben.

Für Aufsehen sorgt der Achtzylinder daneben mit seinem Motorsound: Die sorgfältige akustische Abstimmung von Luftansaugung und Abgasanlage ist Garant für einen ebenso entschlossen wirkenden wie authentischen Klang. In jeder Fahrsituation liefert das V8-Triebwerk eine anregende Begleitmusik – nicht zuletzt, wenn im Terrain Response System das Dynamic-Programm aktiviert wird.

Der Defender V8 kann in drei Außenfarben lackiert werden: Carpathian Grey, Yulong White und Santorini Black. In den grauen und weißen Lackalternativen setzt ein in Narvik Black gehaltenes Dach einen reizvollen Kontrast. Zahlreiche Karosseriedetails in Shadow Atlas runden die eigenständige Optik des V8-Modells ab.

Defender V8 Carpathian Edition

Gekrönt wird die Optik mit der von Land Rover entwickelten seidenmatten Lackschutzfolie.



Diese umweltfreundliche und wiederverwertbare Folie auf Polyurethan-Basis wird auf der Außenseite der Karosserie angebracht und gibt dem Defender V8 Carpathian Edition ein hochaktuelles seidenmattes Finish. Darüber hinaus schützt sie den Lack vor Kratzern im Parkhaus ebenso wie vor Beschädigungen im Gelände.

Seine Entsprechung findet das einzigartige Karosseriedesign des Defender V8 Carpathian Edition im Innern. Hier besitzt er die Windsor-Lederausstattung des V8, die mit Akzenten in Microvelours und Robustec-Stoff abgerundet wird, sowie ein Lenkrad mit Alcantara-Bezug und beleuchtete Einstiegsleisten.



Defender XS Edition

Von außen betrachtet unterscheidet sich die neue XS Edition von den übrigen Varianten durch in Wagenfarbe lackierte untere Türleisten und Kotflügelverbreiterungen sowie markante 20-Zoll-Leichtmetallräder in Satin Grey mit Contrast Diamond-Turned. Bei den Lackfarben besteht die Wahl unter Silicon Silver, Hakuba Silver, Gondwana Stone und Santorini Black.



Das Interieur der XS Edition zeigt unter anderem 12-fach elektrisch verstellbare Sitze in genarbtm Leder mit Heizung und Memoryfunktion, während der Defender typische Querträger ein pulverbeschichtetes und gebürstetes Finish in Light Grey erhält. Beleuchtete Metall-Einstiegsleisten sorgen für das passende Entree.

Die Serienausstattung des neuen Defender XS Edition umfasst darüber hinaus Merkmale wie elektronisch geregelte Luftfederung, das adaptive Fahrwerk Adaptive Dynamics und das konfigurierbare Terrain Response System. Hinzu gesellen sich Matrix-LED-Scheinwerfer mit LED-Signatur, ein Innenrückspiegel mit ClearSight Smart View Technologie sowie das hochmoderne Infotainment-System Pivi Pro und ein Meridian-Soundsystem mit zehn Lautsprechern.

Bei der neuen XS Edition können sich die Käufer für eine Auswahl leistungsstarker und effizienter Triebwerke entscheiden, zum Beispiel den P400 Benzinmotor, den P400e Plug-in Hybrid (PHEV) oder den D250 Diesel mit Mildhybrid-Technologie.



Design-Paket und Personalisierungsmöglichkeiten

Das für alle Modellvarianten verfügbare Bright Pack bietet ein Finish in Noble Chrome für Front- und Heckschürze, Kühlergrilleiste und Modellschriftzüge. Beim erweiterten Bright Pack kommen untere Türleisten und Kotflügelverbreiterungen in Ceres Silver hinzu.



Das neue erweiterte Black Pack kann mit Defender X, Defender X-Dynamic und Defender V8 kombiniert werden. Hier sind Front- und Heckschürze, Kühlergrilleiste, Motorhauben-Applikationen, Schriftzüge, untere Türleisten und Kotflügelverbreiterungen in Gloss Black gehalten: für einen ebenso edel wirkenden wie selbstbewussten Auftritt.

Text und Fotos: Jaguar Land Rover Media

Land Rover Special Vehicle Operations präsentiert den Range Rover Sport SVR Ultimate Edition



Das schnellste und leistungsstärkste Modell aus dem Haus Land Rover erstrahlt in ganz besonderem Glanz: Der britische 4x4-Spezialist präsentiert das neue Sondermodell Range Rover Sport SVR Ultimate Edition, das sich nicht zuletzt durch neue, spektakulär glänzende Lackierungen mit Glass Flake-Grundierung auszeichnet. Daneben haben die Individualisierungsspezialisten der Abteilung SV Bespoke das Sondermodell außen und innen mit weiteren exklusiven Details bestückt, die das 423 kW (575 PS) starke High-Performance-Topmodell der Land Rover Familie zum ultimativen Range Rover Sport SVR machen.

Für den Range Rover Sport SVR Ultimate Edition können insgesamt drei Lackfarben geordert werden, die allesamt sorgfältig von Hand aufgebracht werden.

Zur Wahl stehen zum einen die beiden Hochglanzlösungen Maya Blue und Merl Grey: Sie sind exklusiv der neuen Sonderedition vorbehalten und verschaffen ihr einen glänzenden Auftritt.



Denn in ihrem Basislack sind sehr feine und hochreflektierende weiße Glasplättchen, sogenannte Glass Flakes, enthalten. Sie sorgen für ein intensives, sternartiges Glitzern. Die dritte Lackoption zeigt sich hingegen betont dezent: Ligurian Black in Seidenmatt.

Alle drei Farbalternativen des Sondermodells sind mit einem Dach in der Kontrastlackierung NaAusgeprägte Liebe zum Detail beweisen die Spezialisten der Abteilung an vielen Stellen der exklusiven Edition. So erhielt das

Modell an Motorhaube und Heckklappe gerändelte schwarze „RANGE ROVER“-Schriftzüge mit Einfassungen in schick kontrastierendem Fuji White. Auch die seitlichen Luftauslässe präsentieren dieses Design.rvik Black kombiniert.

Exklusiv geschmückt wird die Karosserie des Sondermodells ferner mit einer in Wagenfarbe lackierten und mit Luftauslässen versehenen Motorhaube aus Karbon sowie geschmiedeten 22-Zoll-Leichtmetallfelgen mit fünf Doppelspeichen, hinter denen schwarze Bremssättel auf ihren Einsatz warten.

Die optisch starke Präsenz des Range Rover Sport SVR Ultimate Edition wird darüber hinaus mit zahlreichen Elementen in Narvik Black unterstrichen: Neben dem Dach zählen dazu Spiegelkappen, Kühlergrill, Grilleinfassung, Details am vorderen Kotflügel und Heckklappen-Abschlussleiste.

Der Range Rover Sport SVR ist das schnellste, leistungsstärkste und dynamischste Modell, das jemals die Land Rover Produktionshallen verlassen hat. Die aktuelle zweite Generation des Range Rover Sport SVR beherbergt unter der Motorhaube einen 5.0 Liter V8 Kompressor, der 423 kW (575 PS) und satte

700 Nm Drehmoment bereitstellt. Damit beschleunigt das britische High-Performance-SUV in knappen 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht ein Maximaltempo von 283 km/h.



Auch im Interieur der neuen Extraausgabe finden Können und Handwerkskunst des SV Bespoke Teams ihren Niederschlag. So besitzt das Sondermodell an den B-Säulen exklusive „SV Bespoke“-Logos in Chrom – außerdem schwarz eloxierte Schaltwippen und beleuchtete Einstiegsleisten im „Ultimate Edition“-Design. Die Individualisierungsexperten von SV Bespoke empfehlen die Farbkombination Ebony/Cirrus für den Innenraum des Range Rover Sport SVR Ultimate Edition, der gekrönt wird mit besonders leichten SVR Performance-Sitzen in Windsor-Leder mit Polstern in Premium-Velours und geprägten „SVR“-Emblemen.

Text und Fotos: Jaguar Land Rover Media

Land Rover Defender V8 „Bond Edition“



Die Spezialisten der Abteilung Land Rover SV Bespoke verstehen die Bond-Sonderausgabe sowohl als Reminiszenz an die jahrzehntelange enge Verbindung von Land Rover und den 007-Filmen als auch als Würdigung der besonderen Rolle, die Defender Modelle in Keine Zeit zu sterben spielen.

Das auf weltweit 300 Exemplare limitierte Sondermodell Defender V8 Bond Edition ist als Defender 90 oder Defender 110 lieferbar – und hat seinen großen Auftritt ganz im Sinn des Agenten im Dienst Ihrer Majestät: dezent und geheimnisvoll, mit einem Erweiterten Black Pack sowie 22-Zoll-Rädern in Luna Gloss Black, Bremssätteln in Xenon Blue und vielen weiteren exklusiven Details.



Im Innern setzt sich die exklusive Optik nahtlos fort.

Das praktische Interieur des Defender V8 erhält hier Ergänzung durch beleuchtete „Defender 007“-Einstiegsleisten – und durch eine eigens entwickelte Startanimation für den Touchscreen des Pivi Pro Infotainment-Systems, die als Hommage an die jahrzehntelange Partnerschaft von Land Rover und der James-Bond-Reihe angelegt ist.

Bei Nacht rundet eine exklusive „007“-Grafik der Umfeldbeleuchtung den großen Auftritt des Sondermodells ab.



Seine Exklusivität bezieht der Land Rover Defender V8 Bond Edition nicht zuletzt aus der Limitierung auf gerade einmal 300 Exemplare weltweit.

Dies wird im Innenraum dadurch dokumentiert, dass hier der Schriftzug „one of 300“ per Lasergravur aufgebracht wird. Das dort ebenfalls vorhandene „SV Bespoke“-Logo zeigt seine Herkunft an: Jedes Modell wird von den Personalisierungsexperten der Abteilung Land Rover SV Bespoke in Großbritannien zusammengestellt.

In Keine Zeit zu sterben spielen neben mehreren Defender Modellen auch zwei Range Rover Sport SVR, der Land Rover Serie III und der Range Rover Classic mit. Der 25. Film der James-Bond-Reihe feierte am 30. September seine Kinopremiere.

Antriebsquelle des neuen Defender Sondermodells ist der moderne Kompressorbenziner des Defender V8, der in 5,0 Litern Hubraum eine Leistung von 386 kW (525 PS) und ein

Drehmomentmaximum von 625 Nm erzeugt.

Gekoppelt ist das Aggregat mit einer Achtstufenautomatik.

Mit diesem Kraftpaket sprintet der Defender V8 90 in knappen 5,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht ein Maximaltempo von 240 km/h.



Der Land Rover Defender V8 überzeugt mit üppiger Leistung und einem hohen Grad an Fahrereinbindung.

Dazu erhielt an Fahrwerk und Antrieb eine spezielle Abstimmung, zu der maßgeschneiderte Feder- und Dämpferarten gehören. Außerdem kommt hinten ein elektronisch aktives Sperrdifferential an Bord.

Der Defender V8 besticht daher mit einem außerordentlich exakten und agilen Handling sowie minimalen Karosseriebewegungen – gekrönt von einem markanten V8-Sound.

Text und Fotos: Jaguar Land Rover Media



Premiere für den neuen Range Rover

Moderner Luxus, Eleganz und Verwöhnkomfort neu definiert:

Der neue Range Rover bietet in der fünften Generation des britischen Luxus-SUV noch mehr Raffinesse, noch mehr Auswahl und noch mehr Möglichkeiten zur Personalisierung als jemals zuvor. Vor mehr als 50 Jahren begründete der Range Rover das Segment der Luxus-Geländewagen – seit über fünf Jahrzehnten geht er mit guten Beispielen voran. Denn in unvergleichlicher Weise verbindet er Hochwertigkeit, Komfort und Souveränität mit der Fähigkeit, unaufhaltsam Grenzen zu überwinden. Der jetzt von Grund auf neuentwickelte Range Rover ist der begehrtesten Range Rover aller Zeiten – er glänzt mit atemberaubender Modernität und anmutiger Ästhetik, mit technologischer Raffinesse und nahtloser Konnektivität. Bei den Antrieben bietet er ab Januar 2022 die Wahl unter modernen, effizienten Mild- und Plug-in-Hybriden – sowie ab 2024 einer rein elektrisch angetriebenen Variante. Dazu kommen Modellversionen mit normalem und langem Radstand sowie mit vier, fünf oder sieben Sitzplätzen: Der neue Range Rover ist auf jedem Parkett zu Hause.

Die Basis des neuen Range Rover bildet eine ebenfalls neue Plattform mit dem Kürzel MLA-Flex: Das steht für „Flexible Modular Longitudinal Architecture“ oder übersetzt flexible modulare Längsarchitektur. MLA-Flex ist Basis und Ursache für jede positive Eigenschaft des neuen Range Rover – für die unerreichte Leistungsfähigkeit des britischen Luxus-SUV ebenso wie für sein exaktes und agiles Handling oder seine bestechende Kultiviertheit.



Auch im Hinblick auf Qualität setzt der neue Range Rover wieder einmal Maßstäbe. Verantwortlich dafür sind nicht zuletzt die hochmodernen Entwicklungstechnologien inklusive massiver Nutzung virtueller Tools sowie ein unerbittliches

Text- und Entwicklungsprogramm.

Zum Antriebsportfolio des neuen Range Rover zählen zwei innovative Plug-in Hybride (PHEV) mit größerer Reichweite und kombinierten CO₂-Emissionen von weniger als 30 g/km. Rein elektrisch können die Stromer nach der Norm bis zu 100 Kilometer zurücklegen, was ungefähr 80 Kilometern in der Praxis entspricht. Damit ist der typische Range Rover Kunde in der Lage, rund 75 Prozent seiner Fahrten ausschließlich elektrisch zu bestreiten.



Bei der Ausstattung des Luxus-SUV haben die Käuferinnen und Käufer die Wahl unter den Modellversionen SE, HSE und Autobiography. Im ersten Produktionsjahr wird außerdem

die auf dem Autobiography gründende First Edition verfügbar sein, die einen exklusiven Ausstattungsumfang mitbringt und unter deren fünf Lackfarben sich ein nur diesem Modell vorbehaltenes seidenmattes Finish in Sunset Gold Satin befindet. Weiterhin gibt es den neuen Range Rover wie bisher mit normalem und langem Radstand. Neu ist hingegen die Option, den verlängerten Range Rover auch mit bis zu sieben komfortablen Sitzplätzen für bis zu sieben Erwachsene zu buchen – neben den bekannten vier- und fünfsitzigen Alternativen.



Eine besonders exquisite Interpretation des Range Rover Luxus und seiner Möglichkeiten zur Personalisierung repräsentiert der neue Range Rover SV aus der Jaguar Land Rover

Spezialistenschmiede Special Vehicle Operations. Auch der Range Rover SV ist mit normalem oder langem Radstand bestellbar, außerdem mit exklusiven Merkmalen wie den Designthemen SV Serenity und SV Intrepid oder der betörend luxuriösen SV Signature Suite mit vier Sitzen.

Atemberaubende Modernität

Die mittlerweile fünfte Modellgeneration des Range Rover bringt die aktuelle modernistische Designphilosophie von Land Rover auf die nächsthöhere Ebene. Mit einer zeitgemäßen Interpretation des unverwechselbaren und modellprägenden Profils setzt der neue Range Rover ein kraftvolles Designstatement. Zugleich unterstreicht er seine Führungsrolle, indem er die neue Generation des Land Rover Markenflaggschiffs mit atemberaubender Modernität, anmutiger Ästhetik und kompromissloser Hochwertigkeit bestückt.



Das Karosseriedesign des neuen Range Rover prägen drei wesentliche Linien, deren Ursprünge sich über alle Modellgenerationen zurückführen lassen: die schwebende, leicht nach hinten abfallende Dachlinie, die horizontal betonte, ununterbrochene Gürtellinie und die moderat nach hinten ansteigende Schwellerlinie. Diese modellprägenden Linien erhalten im neuen Range Rover Gesellschaft vom gleichfalls charakteristischen kurzen vorderen Überhang – und von dem markanten neuen „Boat-Tail“-Heck. Die seit Jahrzehnten bewährte geteilte Heckklappe rundet dann das Profil ab, das Eleganz und Stimmigkeit des Range Rover Designs auf beeindruckende Weise kommuniziert.

An der durchgehenden Gürtellinie erkennt man ein Detail, das die bei Land Rover seit Langem geübte Liebe zum Detail herausstreicht: Die gerundeten Kanten der Türen gehen mit einem einfachen und klaren Finish in die Verglasung über – dank eines geschickt konstruierten, verborgenen Abschlusses. Wie stark das Design auf Technologien einwirkt, zeigt sich beim neuen Range Rover außerdem an Details wie der bündigen Verglasung, an bei Nichtbenutzung unsichtbaren Leuchten und diversen hochpräzise gearbeiteten Details, die den neuen Range Rover wie aus einem Block geformt erscheinen lassen.



Die durchdacht gestalteten Flächen sorgen nicht allein für ein modernes, klares Erscheinungsbild, sie tragen zudem ihren Teil zur Windschlüpfrigkeit der Karosserie bei. Mit einem Luftwiderstandsbeiwert von $c_w = 0,30$ avanciert der neue Range Rover zum aerodynamisch günstigsten Luxus-SUV des gesamten Marktes.

Das Interieur des neuen Modells prägen Luxus und Modernität – untermauert von sinnvoll konzipierten und intuitiv bedienbaren Technologien. Sie bilden eine harmonisch zusammengefügte Einheit mit erlesenen Materialien und diversen Innovationen zur Steigerung des Wohlbefindens. So entsteht ein entspanntes Refugium für alle Passagiere: Jede Fahrt mit dem neuen Range Rover wird zum genussvollen Erlebnis.

Die Palette der Lackfarben für den neuen Range Rover betont die eleganten Proportionen und sauberen Flächen nachdrücklich. Im Inneren zeigt sich die neue Modellgeneration darüber hinaus

so nachhaltig, verantwortungsbewusst und progressiv wie nie zuvor. Denn zur breiten Auswahl an Materialien und Oberflächen zählen innovative Textilien wie das taktil angenehme Ultrafabrics oder Wollmischgewebe von Kvadrat – Land Rover setzt seine Zusammenarbeit mit dem europäischen Marktführer bei Premiumtextilien damit auch beim neuen Range Rover fort. Die textile Kombination der Ultrafabrics- und Kvadrat-Stoffe ist nicht nur deutlich leichter als traditionelle Lederbezüge, ihre Produktion erzeugt auch lediglich ein Viertel des CO₂, welches bei Leder anfällt.

Makellose Hochwertigkeit

Mit dem neuen Range Rover entwickelt sich praktisch jede Reise zu einem Erlebnis, an das man gern zurückdenkt.



Denn hochentwickelte Technologien und moderner Luxus vereinen sich zu einer für jeden Fahrgast erlebbaren Atmosphäre makel-loser Hochwertigkeit. Und dies gilt ohne jede Einschränkung auch für die Passagiere der dritten Sitzreihe. Unerwünschte Geräusche, Vibrationen und Ablenkungen werden ausgeblendet – die kognitive Belastung für Pilotin bzw. Pilot und die Mitfahrer ist gering: So erreichen alle Passagiere selbst nach langen Reisen ausgeruht und entspannt das Ziel.

Die neue flexible modulare Längsarchitektur MLA-Flex setzt mit ihrer innovativen Konstruktion die Basis, die die Lautsprecher-technologie nutzt, um einen der geräuschärmsten Innenräume des gesamten Automarkts zu kreieren. Zu diesem First-Class-Fahrerlebnis trägt nicht zuletzt das Meridian Signature Soundsystem mit 1600 Watt

Leistung bei. Es bietet an den vier Außenplätzen zusätzliche 20-Watt-Lautsprecher, die ein authentisches Hörerlebnis gewährleisten.



Die aktive Geräuschunterdrückung der dritten Entwicklungsstufe erkennt Radvibrationen sowie Reifen- und Motorgeräusche, die sich den Weg in die Passagierkabine bahnen wollen. Es übermittelt dann ein Geräuschunterdrückungssignal an die 35 Lautsprecher des Soundsystems. Dazu gehört jeweils ein Paar Lautsprecher mit einem Durchmesser von 60 Millimetern in den Kopfstützen der beiden Vordersitze und der äußeren Plätze in der zweiten Reihe. So entstehen persönliche Ruhe-zonen – ein Effekt, ganz ähnlich wie mit modernen Highend-Kopfhörern.

Für umfassendes Wohlbefinden sorgt im neuen Range Rover eine weitere Innovation: Cabin Air Purification Pro, das weiterentwickelte System zur Reinigung der Innenraumluft. Es kombiniert im Wesentlichen drei Funktionen: CO₂-Kontrolle, PM_{2.5}-Filtration und die Nanoe-X-Technologie zur Reduzierung von Allergenen und Entfernung von Krankheitserregern. Auf diese Weise wird die Kabinenluft bedeutend verbessert und von Gerüchen, Bakterien und Viren weitgehend gereinigt.

Die von Panasonic entwickelte Nanoe-X-Technologie hat ihre Wirksamkeit wissenschaftlich bewiesen: Sie senkt die Zahl der Viren und Bakterien einschließlich des SARS-CoV-2-Virus in der Innenraumluft beträchtlich. Die innovative Technologie ist in der Kabinenluft jederzeit aktiv – Partikel müssen daher nicht extra in einem Filter eingefangen und neutralisiert

werden. Ein zweites Nanoe-X-System steht in der zweiten Sitzreihe des neuen Range Rover bereit, um alle Passagiere bestmöglich zu schützen.

Innovationen haben im Range Rover eine lange Tradition. So besaß er schon 1992 als erster Luxus-Geländewagen der Welt eine elektronisch gesteuerte Luftfederung. Dieses Merkmal zeichnet ihn nach wie vor aus – in der neuen Modellgeneration kommen darüber hinaus weitere fortschrittliche Lösungen an Bord, wie das Karosseriesteuerungssystem Dynamic Response Pro oder das präemptive Fahrwerk: Es nutzt eHorizon-Navigationsdaten, um die bevorstehende Fahrstrecke einzuschätzen und die Aufhängung entsprechend vorzubereiten.



Die intelligente Technologie arbeitet im neuen Range Rover ferner mit der adaptiven Geschwindigkeitsregelung mit Lenkassistenten zusammen, um von plötzlichen Tempowechseln verursachte Karosseriebewegungen auszugleichen. Die ausgeklügelte Einzelradaufhängung ist ein wichtiger Garant für den luxuriösen Fahrkomfort des neuen Range Rover. Als erstes Land Rover Modell verfügt er dabei über eine Fünflenker-Hinterachse, die den Fahrgastraum im Verbund mit weiterentwickelten Luftfedern besonders effizient von Einflüssen durch schlechte Fahrbahnverhältnisse entkoppelt.

Gleichfalls eine Premiere für die gesamte Marke Land Rover bedeutet die Ausrüstung des neuen Range Rover mit elektrisch betätigten Türen. Sie verfügen über ein Gefahrenwarnsystem und einen Einklemmschutz sowie über die bereits in der Modellreihe bekannte Soft-Close-Automatik

für sanftes Türschließen. Die vier elektrisch betätigten Türen werden über den Bildschirm des Pivi Pro Infotainment-System überwacht – sie lassen sich auch bei Neigungswinkeln von bis zu zehn Grad noch elektrisch öffnen und schließen, beispielsweise im Gelände. Damit ist in jeder Situation ein eleganter Ein- und Ausstieg in den neuen Range Rover gewährleistet. Die Gefahrenwarnung unterbricht automatisch den Öffnungs- oder Schließvorgang, bis das Hindernis aus dem Weg ist. Ein Markenzeichen des Range Rover seit der ersten Modellgeneration stellt schließlich die geteilte Heckklappe dar. Sie wurde für die neue Modellgeneration weiterentwickelt und überzeugt nun mit noch mehr Flexibilität und Komfort.

Weiterhin sorgt im Heck des Range Rover der neue variable Laderaumboden für Aufsehen, der mitgeführte Ladung effektiv schützt. Dabei kann die sich über die gesamte Kofferraumbreite erstreckende Platte von der Mitte aus nach vorn geklappt werden. So entsteht eine Abtrennung, hinter der kleinere Gegenstände einen leicht erreichbaren Platz finden. Umgekehrt lässt sich der Boden auch nach hinten schwenken und bildet auf diese Weise eine Rückenlehne, sollte der untere Teil der Heckklappe als praktische Outdoor-Sitzbank dienen. Die neue Tailgate Event Suite wertet den variablen Laderaumboden dann nochmals auf: Hierzu gehören auch zusätzliche Leuchten, Audiofunktionen und passgenaue Polster für Komfort und Entspannung unterwegs.

Eine weitere Neuheit im Range Rover repräsentiert die automatisch klappbare Kofferraumabdeckung des Fünfsitzers. Sie kombiniert die praktischen Aspekte einer festen Abdeckung mit dem Komfort einer versenkbaren Lösung. Öffnet man den oberen Teil der Heckklappe, zieht sich die Abdeckung elegant zurück und eröffnet dadurch ungehinderten Zugriff auf das Ladeabteil, ohne die untere Hälfte der Heckklappe öffnen zu müssen.

Technologien nahtlos vernetzt

Die Range Rover Reihe prägt unbestritten ein großes Erbe bahnbrechender Innovationen – Technologien, die Komfort, Effizienz, Hochwertigkeit und Sicherheit immer weiter voranbringen. In der neuesten Generation des britischen Luxus-SUV bildet EVA 2.0 die Grundlage für massiven Fortschritt: die von Land Rover neuentwickelte elektrische Fahrzeugarchitektur oder im Original Electrical Vehicle Architecture. Zu EVA 2.0 gehört SOTA. Dahinter steckt die Fähigkeit zum Bezug von „Software-Over-The-Air“. Mehr als 70 elektronische Module und Steuereinheiten beziehen im neuen Range Rover drahtlose Updates, ohne dass man eine Werkstatt aufsuchen muss. Damit wird der Range Rover immer besser, denn sein digitales Innenleben wird durch aktuelle Daten stets aufs Neue weiterentwickelt und optimiert.



Damit nicht genug: Teil des neuen Range Rover ist außerdem Amazon Alexa. Die Sprachsteuerung wurde komplett in das Modell integriert und revolutioniert dadurch das Nutzererlebnis. Denn dank Amazon Alexa ersetzen natürliche Spracheingaben die Bedienung per Schalter oder Touchscreen. Das verringert die kognitive Belastung von Fahrerin oder Fahrer, denn mit Amazon Alexa lassen sich Infotainment-Funktionen ebenso bequem steuern wie die Musikauswahl, das Navi oder die Liste der Telefonkontakte. Und bei all dem können die Hände am Lenkrad und die Augen auf der Straße bleiben.

Alexas künstliche Intelligenz, ihre Sprach-KI, ist in die Elektronik des neuen Range Rover eingebettet. Dadurch erleben die

Nutzer nahtlose Interaktion und digitalen Komfort der nächsten Generation. Mithilfe der Fähigkeiten von Alexa kann man ganz einfach unterwegs Nachrichten und Wetterberichte abrufen oder sich auf das nächste Meeting vorbereiten – alles per Sprachbefehl. Und selbst die Beleuchtung im Smart-Home lässt sich vom Fahrzeug aus bedienen, ebenso wie die Kopplung mit anderen Alexa-tauglichen Geräten.



Amazon Alexa ergänzt im neuen Range Rover die Möglichkeiten der gleichfalls integrierten Systeme „Wireless Apple CarPlay“ und „Wireless Android Auto“ zur drahtlosen Verbindung von Smartphone und Fahrzeug. Gestartet wird der clevere Sprachassistent durch einfache Namensnennung „Alexa“ bzw. durch Drücken der Alexa-Taste auf dem zentralen Touchscreen. Für die Nutzung muss nicht einmal ein Smartphone oder anderes mobiles Gerät vorhanden sein – die Anmeldedaten zum Amazon-Konto des Nutzers reichen vollkommen aus. Abgerundet wird das Digitalerlebnis im neuen Range Rover durch die Möglichkeit zum kabellosen Laden Qi-kompatibler Smartphones.

Im neuen Range Rover zeigt sich das vielfach ausgezeichnete Infotainment-System Pivi Pro in nochmals aufgewerteter Form. So kommt hier der bislang größte Touchscreen zum Einsatz: Der gebogene 13,1-Zoll-Bildschirm scheint über dem Armaturenbrett zu schweben. Mit seiner minimalistischen Rahmenkonstruktion ist er die Verkörperung der architektonischen Leichtigkeit des Interieurs. Der große Touchscreen erlaubt die schnelle und intuitive Steuerung und Kontrolle aller wesentlichen Fahrzeugfunktionen. Bei seiner

Konzeption hat Land Rover die neuesten Konsumgütertechnologien genutzt, sodass der Bildschirm eine Bedienoberfläche ähnlich wie ein Smartphone bietet, verknüpft mit praktischen Schaltern für die Klimasteuerung.

Die Ergänzung zu Pivi Pro bildet ein elegantes, beinahe ebenso schwebendes 13,7-Zoll-Instrumentendisplay. Es besitzt eine neue, hochauflösende Grafik und zeigt ein dreiteiliges Layout, angelehnt an das Design des Pivi Pro Hauptbildschirms. Die Nutzer haben dabei die Wahl unter diversen Konfigurationen, einschließlich der Anzeige konventioneller Analoginstrumente. Gesteuert wird das Instrumentendisplay mithilfe der Lenkrad-Bedientasten.



Erstmals in einem Land Rover Modell gibt das zentrale Display im neuen Range Rover beim Berühren und Drücken ein haptisches Feedback. So erhalten die Nutzerinnen und Nutzer eine Bestätigung ihrer Eingaben, ohne auf den Bildschirm schauen zu müssen. Dadurch muss der Blick seltener von der Straße zum Touchscreen wandern und die Bedienung von Pivi Pro wird noch intuitiver.

Die Passagiere im Fond des neuen Range Rover können die Annehmlichkeiten eines neuentwickelten Entertainment-Systems genießen, zu dem zwei verstellbare 11,4-Zoll-HD-Touchscreens an den Rückseiten der Vorsitzlehnen gehören. Sie können unabhängig voneinander bespielt werden. Neben der Anschlussmöglichkeit für Mobilgeräte über HDMI-Kabel lassen sich die Bildschirme auch über den fahrzeugeigenen WiFi-Hotspot ansteuern, sodass die Mitfahrer im Fond unterwegs Smart-TV-Fähigkeiten erleben. In Verbindung mit den Executive-

Rücksitzen steht in der hinteren Mittelarmlehne eine 8-Zoll-Touchscreen-Steuerung bereit, über die sich die beiden Sitze schnell und intuitiv steuern und in die perfekte Position bringen lassen.



Der neue Range Rover ist ferner durchweg mit effizienter und lichtstarker LED-Beleuchtung ausgerüstet. Dazu zählen hochauflösende digitale LED-Scheinwerfer mit einer Leuchtwerte von bis zu 500 Metern. Die Scheinwerfer sind außerdem ein echtes Design-Highlight. Sie besitzen eine Tagfahrlicht-Signatur, dynamische Blinker, adaptives Fahrlicht und Projektionstechnologie beim Start: Alles in allem die technisch hochwertigsten Scheinwerfer, die Land Rover jemals verbaut hat. Das adaptive Fahrlicht kann bis zu 16 Objekte abdunkeln, die sich im Fahrweg befinden. Dadurch werden andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet, ohne dass Fahrerin bzw. Fahrer auf die optimale Ausleuchtung der Straße verzichten müssen. Das ebenfalls integrierte prädiktive dynamische Kurvenlicht greift auf Navigationsdaten zurück, um den Lichtkegel entsprechend der jeweils kommenden Kurve zu schwenken.



Zur Ausstattung des neuen Range Rover zählen darüber hinaus neuartige Rangierlichter. Sie helfen Pilot oder Pilotin beim Rangieren in schwach beleuchteter Umgebung, indem sie eine Art Lichtteppich rund um den

Wagen legen. Im Zusammenspiel mit der 3-D-Surround-Kamera werden so Fahrmanöver bei schlechten Lichtverhältnissen deutlich einfacher.

Und selbst eine Fernbedienung für den neuen Range Rover gibt es: Sie hört auf den Namen Remote Park Assist und fungiert über eine Smartphone-App als Fernbedienung zum Ein- oder Ausparken. Damit kann das britische Luxus-SUV vom direkt danebenstehenden Nutzer in enge Parklücken bzw. wieder hinaus dirigiert werden – die perfekte Lösung für den knappen Parkraum der Städte oder zum sicheren Durchqueren von Gattern und anderen Hindernissen auf dem Land.

Gelassen, Souverän und Leistungsstark

Das neue Flaggschiff des Land Rover Modellprogramms repräsentiert den Gipfel feinsinniger Fähigkeiten – dank modernster Hardware und Software, die in absoluter Harmonie wirken. Ihre hochentwickelte Basis bildet dabei die flexible modulare Längsarchitektur MLA-Flex.



Garant für die enorm breit aufgestellten dynamischen Fähigkeiten des Modells ist außerdem die von Land Rover entwickelte Integrated Chassis Control: ein gemeinsames Steuerungssystem für eine Vielzahl hochentwickelter Technologien. Die Steuerung passt das Dynamikverhalten des Range Rover an jede Herausforderung und jede Umgebung an, indem sie die Fahrcharakteristika präemptiv und reaktiv abstimmt.

Teil der Serienausstattung aller Varianten des neuen Range Rover ist die Allradlenkung. Sie sorgt für mehr Stabilität bei schnellerer Fahrt auf Autobahn

oder Landstraße ebenso wie für mehr Wendigkeit bei geringerer Geschwindigkeit, zum Beispiel beim Manövrieren auf engen Stadtstraßen.



Die elektrisch betätigten Hinterräder können einen Lenkwinkel von bis zu sieben Grad einschlagen. Bei niedrigem Tempo bewegen sie sich gegensinnig zu den Vorderädern, was dem neuen Range Rover zu einem Wendekreis von weniger als elf Metern verhilft – der niedrigste Wert in der gesamten Land Rover Palette. Bei höherer Geschwindigkeit lenken die Hinterräder gleichsinnig zu ihren Pendanten an der Vorderachse, wodurch der neue Range Rover noch komfortabler und stabiler unterwegs ist.



Ebenfalls eine Premiere im Programm von Land Rover stellt die Ausrüstung des neuen Range Rover mit Dynamic Response Pro dar. Der elektronisch gesteuerte aktive 48-Volt-Wankneigungsausgleich ist besonders leistungsstark – er reagiert bedeutend schneller und effizienter als eine rein hydraulische Lösung. Im neuen Range Rover führt der Wankneigungsausgleich den Stabilisatoren bis zu 1400 Nm Drehmoment zu, um die Seitenneigung der Karosserie zu verringern.

Einzelradaufhängung und Luftfederung wiederum entkoppeln die Passagierzelle effektiver von Fahrbahnebenheiten als je

zuvor. Das System umfasst Luftfedern mit besonders großem Volumen und Zweiventildämpfer – kontrolliert von der durch Land Rover selbst entwickelten Steuerungssoftware des adaptiven Fahrwerks Adaptive Dynamics.



Auch für die Steuerung des intelligenten Allradantriebs iAWD (intelligent All-Wheel Drive) zeichnet eine Land Rover Eigenentwicklung verantwortlich: Intelligent Driveline Dynamics (IDD), die Softwaresteuerung des Fahrdynamiksystems. Sie überwacht Haftungsniveau und Fahrereingaben 100-mal pro Sekunde, um das Drehmoment prädikativ zu verteilen – sowohl zwischen Vorder- und Hinterachse als auch zwischen den beiden Hinterrädern. So besitzt der neue Range Rover stets beste Traktion, ob auf der Straße oder im Gelände.



Zum Technikpaket des neuen Range Rover zählt gleichfalls serienmäßig ein aktives Hinterachssperrdifferential. Es optimiert das Traktionsverhalten an der Hinterachse vor allem bei schnell durchfahrenen Kurven, auf rutschigem Untergrund oder bei stärkerer Achsverschränkung im Offroad-Einsatz.

Alle diese Technologien lassen ihre Fähigkeiten und ihre Daten in Terrain Response 2 einfließen. Das mehrfach preisgekrönte Allround-Steuerungssystem nutzt die diversen Chassisysteme zur passgenauen Abstimmung des

Fahrzeugs auf den jeweiligen Untergrund. Zur Verfügung stehen dabei sechs verschiedene Fahrprogramme, die Pilot bzw. Pilotin im Auto-Alltag deutlich entlasten. Er oder sie kann alternativ entweder die passenden Einstellungen manuell auswählen oder mit dem konfigurierbaren Terrain Response ein maßgeschneidertes Chassis-Setup wählen.

Elektrifizierte Effizienz

Für den neuen Range Rover steht eine Palette hochmoderner Antriebe bereit, die mit müheloser Kraft, Laufruhe und Kultiviertheit ideal zum luxusbetonten Charakter des britischen Oberklasse-SUV passen. Zur Wahl stehen aktuell mehrere Motoren mit sechs oder acht Zylindern als Diesel oder Benziner sowie als Mildhybrid bzw. Plug-in Hybrid. 2024 wird ein rein elektrisch angetriebenes Modell das Angebot erweitern: Dann ist der Range Rover erstmals in seiner langen Geschichte jederzeit nahezu geräuschlos und ohne Auspuffemissionen unterwegs.



Das Motorenportfolio besteht in Deutschland aus den Plug-in Hybriden P440e und P510e, die beide eine größere Reichweite aufweisen, aus dem Mildhybrid-Benziner P400 sowie den Mildhybrid-Dieseln D250, D300 und D350. Gekrönt wird die Triebwerkspalette von einem neuen V8 Twinturbo-Benziner mit dem Kürzel P530, der mit enormer Leistung und Souveränität überzeugt. Der neue Achtzylinder besitzt dabei eine 17 Prozent höhere Effizienz als der bisher angebotene Kompressor-V8.

Die neuen reichweitenverlängerten Plug-in Hybride des Range Rover kombinieren die

Kultiviertheit der von Land Rover entwickelten Ingenium Reihen-sechszylinder-Benziner mit einem ins Getriebe integrierten, 105 kW (143 PS) starken Elektromotor und einem Lithium-Ionen-Akku mit einer Kapazität von 38,2 kWh, von der 31,8 kWh effektiv nutzbar sind. Damit ist der neue Range Rover als PHEV bis zu 100 Kilometer rein elektrisch unterwegs und kommt auf kombinierte CO₂-Emissionen von weniger als 30 g/km. Da der E-Motor sein Drehmoment sofort bereitstellt, beschleunigt der Range Rover P510e in knappen 5,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h.



Mit elektrischer Antriebskraft können die modernen Range Rover Plug-in Hybride außerdem eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h erreichen. Fahrwerte und Reichweite ermöglichen folglich, dass der neue Range Rover PHEV den Großteil der Alltagsfahrten in Stadt und Land rein elektrisch zurücklegen kann. Land Rover rechnet damit, dass der durchschnittliche Range Rover Nutzer bis zu 75 Prozent seiner Strecken ausschließlich elektrisch bewältigen kann, wenn der Akku regelmäßig vor der Fahrt vollständig geladen wird. Die durchdachte Unterbringung der Batterieeinheit unter dem Fahrzeugboden sowie zwischen den Achsen stellt sicher, dass weder das Platzangebot für Passagiere und Gepäck noch die Geländetauglichkeit von den Elektrokomponenten beeinträchtigt werden.

Das Hybridsystem greift darüber hinaus auf eHorizon-Navigationsdaten zurück, um den Energieverbrauch während der Fahrt zu optimieren. Damit wird zum einen gewährleistet, dass man, falls gewünscht, sein Ziel mit elektrischer Energie erreicht, zum anderen wird der

Elektroantrieb für das Befahren von Umweltzonen optimiert.



Die modernen 3.0 Liter Reihensechszylinder-Diesel und Benziner aus der Ingenium-Familie brillieren im neuen Range Rover dank 48-Volt-Mildhybridtechnologie mit sanfter Entfaltung ihrer üppigen Kraft und zeitgemäßer Effizienz und Umweltverträglichkeit. Das zusammen mit diesen Aggregaten installierte MHEV-System nutzt einen Riemenstartergenerator, um die sonst beim Bremsen oder Verzögern verpuffende Energie zu rekuperieren. Zum Beispiel für ein besonders komfortables und schnelles Ansprechen des Stopp-Start-Systems oder zum zügigen Beschleunigen.

Gipfel der Individualität

An der Spitze des Modellangebots thront der neue Range Rover SV: als hochwertigste Interpretation des Range Rover Luxus und seiner Möglichkeiten der Personalisierung.



Er verschafft den Kundinnen und Kunden weitere anspruchsvolle Alternativen, ein wahrlich individuelles Fahrzeug zu kreieren – mit exklusiven Designthemen, Detaillösungen und Materialien aus SV Produktion.

Der neue Range Rover SV wird von den Spezialisten der Abteilung Special Vehicle Operations (SVO) von Hand

gefertigt. Als erstes Modell zeigt er das neue SV Keramikemblem und die neue, vereinfachte Namensgebung: Er firmiert schlicht als SV. Das SV Emblem wird in Zukunft alle Land Rover Neuerscheinungen aus der edlen Schmiede von SVO schmücken.



Der Range Rover SV ist mit normalem oder langem Radstand lieferbar – letzterer erstmals auch als Fünfsitzer. Darüber hinaus wurden exklusiv für das Modell die beiden Designthemen SV Serenity und SV Intrepid zusammengestellt.

Dazu gehört erstmals in der Range Rover Reihe eine von vorn nach hinten durchgehende Zweifarbigkeit, außerdem exklusive Materialien, wie glänzend beschichtete Metalle, glatte Keramik, aufwendig gearbeitete Mosaiksteinen und die Wahl zwischen Semi-Anilinleder und Ultrafabrics, der nachhaltigen Alternative zu Leder.



Noch ausgiebigeren Komfort verspricht die optional für den Range Rover SV in Längsausführung lieferbare SV Signature Suite: Sie ist das herausragende Sinnbild von Luxus und Handwerkskunst – und sie verspricht ein unvergleichliches Reiseerlebnis für anspruchsvollste Kundinnen und Kunden. Höchsten Verwöhnkomfort garantieren beispielsweise die exklusiven, perfekt geformten Sitze mit 24-

facher Verstellmöglichkeit und Massagefunktion. Ein Clubtisch lässt sich elektrisch und elegant aus der über die gesamte Länge reichenden Mittelkonsole ausfahren. Er ruht dann auf fein gearbeiteten Stützen und kann etwa als bequemer Arbeitsplatz genutzt werden.

Neues Richtmaß für Qualität

Der neue Range Rover ist ein britisches Produkt, entwickelt und gestaltet im Vereinigten Königreich für die Märkte der Welt. Land Rover hat im Rahmen dieses Entwicklungsprojekts nicht weniger als 125 neue Patente angemeldet – von bahnbrechenden Chassis-Technologien bis zum PHEV-Akku. Die Land Rover Ingenieure nutzten außerdem aus dem Motorsport abgeleitete Simulationstechnologien, um das neue Modell auf Herz und Nieren zu testen. Kein Modell der Marke wurde bisher in der virtuellen Welt derart umfassend und intensiv erprobt: Der neue Range Rover absolvierte mehr als 140.000 Stunden Computeranalysen, bevor auch nur ein Fahrzeug bei Erprobungen physisch im Einsatz war.



Der neue Range Rover rollt ausschließlich im Land Rover Stammwerk Solihull von den Produktionsbändern. Er nutzt dabei hochmoderne Fertigungseinrichtungen in einer Halle, in der vor mehr als 70 Jahren bereits die ersten Land Rover Modelle entstanden. Das historische Gebäude ist die geistige Heimat von Land Rover. Sie wurde nun als ultramodernes Produktionszentrum des Range Rover neu erfunden – als Sinnbild, wie das Unternehmen sein großes Erbe bewahrt und weiterentwickelt.

Text und Fotos: Jaguar Land Rover Media



Mit der neuen globalen Strategie „Reimagine“ stellt sich Jaguar Land Rover neu auf. Thierry Bolloré, CEO des größten britischen Autoherstellers, stellt ein umfassendes Programm vor, das modernen Luxus, unverwechselbares Design sowie die Elektrifizierung als Kernpunkte besitzt, wobei Jaguar bis 2025 zu einer vollelektrischen Luxusmarke werden soll. Damit will sich Jaguar Land Rover für eine nachhaltige Zukunft rüsten und sich weltweit noch stärker als agiler und flexibler Anbieter von begehrten Luxusautomobilen und außergewöhnlichen Dienstleistungen für besonders anspruchsvolle Kunden positionieren. Mit der „Reimagine“-Strategie will Jaguar Land Rover ferner neue Maßstäbe für ein Luxusunternehmen im Hinblick auf die Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft setzen.

Zwei unverwechselbare moderne Luxusmarken mit Fokus auf Nachhaltigkeit

Den Kern der „Reimagine“-Strategie bildet die konsequente Elektrifizierung der beiden Marken Jaguar und Land Rover – auf separaten Architekturen sowie mit eigenständigen, klar differenzierten Persönlichkeiten.

Die Geländewagen- und SUV-Marke Land Rover wird in den kommenden fünf Jahren Zuwachs durch insgesamt sechs rein elektrisch angetriebene Modelle erhalten. Damit untermauert

Land Rover seine Position als weltweit führender Anbieter hochwertiger und luxuriöser SUVs und Geländewagen – mit den drei Modellfamilien Range Rover, Discovery und Defender. Die erste vollelektrische Variante soll 2024 auf dem Markt erscheinen.

Jaguar wiederum wird bis zur Mitte des Jahrzehnts eine Renaissance erleben: als rein elektrische Luxusmarke mit einem begeisternden neuen Portfolio, das emotional ansprechendes Design und

fortschrittliche Technologien vereint. Zum neuen Angebot kann auch ein Modell mit dem Namen Jaguar XJ gehören – das aktuell geplante XJ Nachfolgemodell gehört allerdings nicht zu dieser Riege.



Bis 2030 plant Jaguar Land Rover, jede Baureihe mit vollelektrischen Antrieben anzubieten.

Dann sollen 100 Prozent der Jaguar Verkäufe und 60 Prozent des Land Rover Absatzes auf rein elektrisch angetriebene Modelle ohne Auspuffemissionen entfallen.

Darüber hinaus strebt das Unternehmen an, bis 2039 in seinen Produkten und Standorten sowie in der Lieferkette komplett ohne Kohlendioxidemissionen auszukommen. Teil dieses Plans sind auch Brennstoffzellenantriebe mit sauberem Wasserstoff. Hier laufen die Entwicklungen bereits, gestützt von einem langfristig angelegten

Investitionsprogramm – innerhalb der kommenden zwölf Monate werden erste Prototypen mit Brennstoffzelle zur Erprobung auf britischen Straßen rollen.

Für den Erfolg der „Reimagine“-Strategie spielt der Faktor Nachhaltigkeit eine entscheidende Rolle: Jaguar Land Rover will im Luxussegment neue Maßstäbe im Hinblick auf Ökologie und gesellschaftliche Verantwortung setzen.

Ein neu gegründetes Kernteam in der Unternehmenszentrale soll bahnbrechende Innovationen entwickeln und implementieren: zum Beispiel in den Feldern Materialwirtschaft, Technologien, Produktion, Service und Kreislaufwirtschaft.

Rund 2,5 Milliarden Pfund Sterling (zirka 2,8 Milliarden Euro) wird Jaguar Land Rover jährlich in Elektrifizierung und die Entwicklung vernetzter Dienste investieren, wozu auch datenzentrierte Technologien zur Optimierung der Fahrzeugnutzung zählen.

Weiterhin weitet das Unternehmen innovative Geschäftsmodelle aus. So findet das

Abonnementmodell PIVOTAL in Großbritannien großen Anklang: Im Geschäftsjahr verzeichnet es Zuwächse von 750 Prozent. PIVOTAL wurde gemeinsam mit InMotion entwickelt, dem Tochterunternehmen und Investor-Arm von Jaguar Land Rover – jetzt folgt auch auf Märkten außerhalb des Vereinigten Königreichs die Einführung von PIVOTAL.

Qualitätsanspruch und Effizienzsteigerung

Mit „Reimagine“ wird sich Jaguar Land Rover neu aufstellen, neu organisieren und neu ausrichten. Damit will das Unternehmen in Bezug auf Qualität und Effizienz zur neuen Richtgröße im Luxussektor werden.

Im Zentrum dieser Strategie steht die Etablierung neuer, klar abgegrenzter Architekturen, die die eigenständigen Charaktere der beiden Marken unterstreichen und festigen.



Dabei wird Land Rover für die künftige Entwicklung seiner Modelle die neue flexible modulare Längsarchitektur (MLA – Modular Longitudinal Architecture) einsetzen.

Sie ermöglicht die Kombination sowohl mit elektrifizierten Verbrennungsmotoren als auch mit vollelektrischen Antrieben. Die modulare elektrische Architektur EMA (Electric Modular Architecture) erlaubt daneben gleichfalls die Nutzung mit der Kombination Elektro- und Verbrennungsmotor.

Künftige Jaguar Modelle werden eine eigene Elektroarchitektur nutzen.

„Reimagine“ soll weiterhin der Übersichtlichkeit und Vereinfachung dienen. Die Zahl der Plattformen und Modelle, die in den einzelnen Werken vom Band laufen, wird konsolidiert.

Damit will Jaguar Land Rover im Luxussegment neue Standards im Hinblick auf Effizienz, Skalierbarkeit und Qualität etablieren.

Dieser Ansatz soll dazu beitragen, die Beschaffung zu rationalisieren und Investitionen in lokale Lieferketten zu beschleunigen.

Aufseiten der Produktion bedeutet dies für Jaguar Land Rover, dass sämtliche Werke in Großbritannien und weltweit erhalten bleiben.

Das Werk Solihull in den West Midlands wird dabei nicht nur die Heimat der MLA-Architektur sein, sondern auch der fortschrittlichen rein elektrischen Jaguar Plattform.

Bei der Neudefinition des modernen Luxus spielen für Jaguar Land Rover wichtige Partner eine entscheidende Rolle – etwa Gewerkschaften, Autohandel und Zulieferer. Ihre Bedeutung soll im Ökosystem des Unternehmens weiter zunehmen.

„Refocus“ soll Agilität des Unternehmens erhöhen

Wie die jüngsten Finanzergebnisse belegen, verfügt Jaguar Land Rover über ein solides Fundament, um sein Geschäft nachhaltig und robust für Kunden, Partner, Mitarbeiter, Aktionäre und Umwelt zu gestalten.

Antriebsfeder dieser Transformation ist das kürzlich angelaufene „Refocus“-Programm.

Es besteht zum einen aus neuen, funktionsübergreifenden Aktivitäten, zum anderen aus Initiativen wie „Charge+“, die bis Ende 2021 Einsparungen in Höhe von 6 Milliarden Pfund Sterling (rund 6,8 Milliarden Euro) generiert haben wird.

Zur „Reimagine“-Strategie gehört, Jaguar Land Rover neu zuzuschneiden, neu auszurichten und neu zu organisieren, um das Unternehmen agiler zu machen.

Flachere Strukturen sollen die Mitarbeiter befähigen, schneller

und zielorientierter zu arbeiten und zu entscheiden.



Um diesen Prozess zu beschleunigen, wird Jaguar Land Rover seine Infrastruktur in Großbritannien abseits der Produktion erheblich rationalisieren. Das Technologie- und Entwicklungszentrum in Gaydon wird dabei zum neuen Headquarter.

Dort werden der Vorstand und andere wichtige Managementfunktionen zusammengeführt, um eine reibungslose Zusammenarbeit und agile Entscheidungsfindung zu ermöglichen.

An die Spitze mit der Tata Gruppe

Damit die Vision einer modernen Luxus-Mobilität Realität werden kann, plant Jaguar Land Rover eine noch intensivere Zusammenarbeit und einen vertieften Wissenstransfer mit Unternehmen der Tata Gruppe.

Ziel ist es, noch stärker auf Nachhaltigkeit und Emissions-senkung zu setzen – und das Best-Practice-Prinzip bei Zukunftstechnologien, Daten- und Software-Entwicklung zu nutzen.

Jaguar Land Rover ist seit 2008 eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von Tata Motors, an der Tata Sons der größte Anteilseigner ist.



Text und Fotos: Jaguar Land Rover Media

Land Rover Defender Prototyp mit wasserstoffbetriebener Brennstoffzelle



Der britische Automobilhersteller Jaguar Land Rover entwickelt einen Prototyp des Land Rover Defender mit wasserstoffbetriebenem Brennstoffzellenantrieb, der noch in diesem Jahr den Testbetrieb aufnehmen soll. Mit dem Entwicklungsprojekt stellt das Unternehmen einen wichtigen Aspekt seiner neuen „Reimagine“-Strategie vor, die CEO Thierry Bolloré vor wenigen Wochen verkündete. Im Rahmen von „Reimagine“ will Jaguar Land Rover bis zum Jahr 2036 die Auspuffemissionen seiner Modelle auf null reduzieren, während bis 2039 die Nettoemissionen an Kohlendioxid aus Produkten, Standorten und der Lieferkette ebenfalls auf null sinken sollen.

Brennstoffzellenfahrzeuge erzeugen aus Wasserstoff elektrische Energie, die einen oder mehrere Elektromotoren speist. Auf dem Weg zu emissionsfreier Antriebstechnik können Brennstoffzellenfahrzeuge eine wichtige Ergänzung zu batterieelektrisch angetriebenen Modellen werden. Wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen weisen dabei zahlreiche Vorteile auf: Sie besitzen eine hohe Energiedichte und lassen sich schnell betanken. Außerdem verringert sich ihre Reichweite bei niedrigen Temperaturen nur minimal. Dadurch eignet sich der Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb besonders für größere Fahrzeuge, konzipiert für größere Reichweiten oder den Einsatz in besonders warmer bzw. kalter Umgebung.



Seit 2018 hat sich die Zahl der Brennstoffzellenfahrzeuge auf den Straßen der Welt nach Angaben der Internationalen Energieagentur der OECD fast

verdoppelt. Die Zahl der Wasserstoff-Tankstellen stieg im gleichen Zeitraum um mehr als 20 Prozent. Die globale Initiative Hydrogen Council prognostiziert bis 2030 einen weltweiten Anstieg der Fahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb auf rund 10 Millionen, während gleichzeitig rund um den Globus rund 10.000 Wasserstoff-Tankstellen zur Verfügung stehen sollen.



Der Land Rover Defender mit wasserstoffbetriebener Brennstoffzelle entsteht im Rahmen der Forschung und Entwicklung von Zukunftstechnologien bei Jaguar Land Rover. Zusammengefasst sind sie im „Project Zeus“, einem Vorhaben, das durch das staatliche Advanced Propulsion Centre kofinanziert wird. „Project Zeus“ soll den Ingenieuren und Entwicklern neue und tiefere Einblicke ermöglichen, wie der Wasserstoff-Antrieb optimiert werden kann, um die von den

Kunden erwarteten Leistungen und Fähigkeiten zu liefern: von großer Reichweite bis zur schnellen Betankung, von Zugvermögen bis Geländetauglichkeit.

Der Prototyp des Land Rover Defender mit emissionsfreiem Brennstoffzellenantrieb wird gegen Ende des Jahres 2021 seinen Testbetrieb im Vereinigten Königreich aufnehmen. Schwerpunkte der Untersuchungen werden Aspekte wie Offroad-Eigenschaften und Kraftstoffverbrauch sein.



Im Rahmen von „Project Zeus“ arbeitet Jaguar Land Rover mit führenden Forschungs- und Entwicklungsunternehmen zusammen. Dazu zählen Delta Motorsport, AVL und Marelli Automotive Systems ebenso wie das UK Battery Industrialisation Centre (UKBIC). Sie alle sind an der Forschung, Entwicklung und Produktion des Brennstoffzellen-Prototyps beteiligt.

Text und Fotos: Jaguar Land Rover Media

Jaguar Land Rover beendet Fiskaljahr 2020/21 mit signifikantem Q4-Gewinn und positivem freien Cashflow



Jaguar Land Rover Automotive plc meldet heute für die drei Monate des am 31. März 2021 zu Ende gegangenen vierten Geschäftsquartals eine starke Profitabilität und einen positiven Cash Flow. Nach den Einschränkungen durch die Covid-19-Pandemie setzt sich die Erholung des Geschäfts fort. So nahmen im vierten Quartal die Neuwagenverkäufe im Vergleich zum Vorjahr um 12,4 Prozent auf 123.483 Einheiten zu. Allein in China stieg der Absatz um 127 Prozent in Q4 und im Geschäftsjahr 2020/21 um 23,4 Prozent, was jedoch den Rückgang der Verkäufe weltweit nicht ganz ausgleichen konnte. Insgesamt fiel der Absatz für das gesamte Jahr um 13,6 Prozent auf 439.588 Einheiten. Der Erfolg des neuen Land Rover Defender trug mit 16.963 Einheiten in Q4 und 45.244 Einheiten für das gesamte Jahr maßgeblich zu den steigenden Absatzzahlen bei.

Der Gewinn vor Steuern und außergewöhnlichen Aufwendungen stieg signifikant auf £534 Millionen in Q4 und £622 Millionen für das volle Jahr – ein klarer Turnaround im Vergleich zum vierten Quartal des Vorjahres, das vom Ausbruch der Pandemie überschattet war. Die EBIT-Marge verbesserte sich in Q4 auf 7,5 Prozent und für das ganze Jahr auf 2,6 Prozent – ein Plus von 10,7 beziehungsweise 2,5 Punkten im Vergleich zum FY 2019/2020. Die verbesserte Performance spiegelt in erster Linie die sich erholenden Absätze mit vorteilhaftem Modell-Mix sowie optimierte Kosten (darunter niedrigere Marketing Ausgaben) und günstige Währungskurse wider.

Im Februar 2021 gab das Unternehmen seine neue globale Reimagine Strategie bekannt. Sie definiert die Zukunft des modernen Luxus „by Design“ und setzt sich zum Ziel, zum Fiskaljahr 2025/26 zweistellige EBIT-Margen zu erzielen. Wie bereits kommuniziert, beinhaltet dies für das vierte Quartal Sonderausgaben in Höhe von £1,5 Milliarden, darunter £952 Millionen nicht-liquiditätswirksame Abschreibungen auf frühere Investitionen und £534

Millionen für Restrukturierungsaufwendungen, deren Zahlung für das Geschäftsjahr 2021/22 erwartet wird. Nach diesen außergewöhnlichen Aufwendungen meldet das Unternehmen einen Verlust vor Steuern in Höhe von £952 Millionen für Quartal 4 und £861 Millionen für das ganze Jahr.

Freier Cash Flow in Höhe von £729 Millionen wurde im vierten Quartal generiert. Für das volle Jahr und nach Investitionen in Höhe von £2,3 Millionen ergibt sich ein positiver freier Cash Flow von £185 Millionen. Der Cash Flow für Q2 bis Q4 summiert sich auf £1,8 Milliarden und wiegt damit den Geldabfluss aufgrund der zweimonatigen Schließung der Jaguar Land Rover Werke durch Covid-19 aus dem ersten Quartal in Höhe von £1,6 Milliarden auf.

Die Gewinn- und Cash-Steigerungen aus Charge+ beziffern sich im vierten Quartal auf insgesamt über £332 Millionen, wovon £115 Millionen auf Kosteneffizienz und £177 Millionen auf verringerte Investitionen zurückzuführen sind. Das führt im FY 2020/21 zu Einsparungen durch Charge+ von £2,5 Milliarden sowie zu £6,0

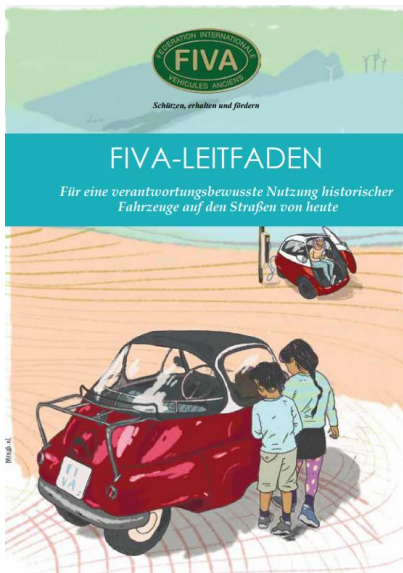
Milliarden seit Einführung des Programms im September 2018 – was die anfänglichen Ziele deutlich übertrifft.

Jaguar Land Rover schließt das Jahr mit Cash- und kurzfristigen Investitionen in Höhe von £4,8 Milliarden ab. Daraus ergibt sich eine Gesamtliquidität von £6,7 Milliarden, inkludiert darin eine nicht gezogene revolvingierende Kreditfazilität (RCF) von £1,9 Milliarden, die bis Juli 2022 geht. Jaguar Land Rover hat zudem eine bis März 2024 laufende Erweiterung der RCF auf £1,31 Milliarden abgeschlossen.

Das Unternehmen arbeitet eng mit betroffenen Zulieferern zusammen, um die Probleme zu lösen und die Effekte auf die Kunden zu minimieren.

Für das Geschäftsjahr 2021/22 erwartet Jaguar Land Rover eine weitere Erholung der Verkäufe. Das Unternehmen zielt weiter auf eine EBIT-Marge von mindestens 4,0 Prozent und einen Break-even freien Cash Flow. Nach Investitionen von £2,5 Milliarden und circa £0,5 Milliarden Restrukturierungskosten, die bereits aufgelaufen sind.

Text und Fotos: Jaguar Land Rover Media



Warum haben Sie ein historisches Auto, Motorrad oder anderes Fahrzeug längst vergangener Zeiten? Vielleicht einfach, weil Sie es mögen oder eine besondere Beziehung dazu haben. Es ist Ihre eigene Zeitmaschine und Ihre Verbindung zu unserem automobilen Erbe. Sie stecken Zeit und Geld in den Unterhalt oder gar in die Restaurierung – und für viele von Ihnen gibt es keine schönere Belohnung, als sich ans Steuer zu setzen und loszufahren. Und möglicherweise die bewundernden Blicke, die freudigen Gesichter und die hoch gereckten Daumen Ihrer Mitmenschen zu genießen.

Damit Gesellschaft und Öffentlichkeit der Oldtimerbewegung auch in Zukunft Wohlwollen entgegenbringen, müssen wir der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz oberste Priorität einräumen.

Eigentümer historischer Fahrzeuge sind als umsichtige Fahrer bekannt – die relativ niedrigen Versicherungsprämien sind Beweis dafür. Darüber hinaus ist der Anteil historischer Fahrzeuge an den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs vernachlässigbar gering, da sie kaum genutzt werden. Und wenn doch, sind sie meist außerorts und nicht innerorts unterwegs.

Doch die Welt der Mobilität verändert sich rasant. Denken wir nur an das geplante Verkaufsverbot für neue Benzin- und Dieselaautos. Oder an die Entwicklung voll automatisierter, fahrerloser Autos. Oder an die vielen Umweltzonen, die in ganz Europa zur Verbesserung der Luftqualität insbesondere in Städten eingeführt wurden. Die FIVA als weltweiter Dachverband von über 1,5 Millionen Eigentümern historischer Fahrzeuge hat ihre um das Jahr 2005 veröffentlichten Empfehlungen für eine verantwortungsbewusste Nutzung aktualisiert. Das Ergebnis ist eine zweiteilige Veröffentlichung mit den Schwerpunkten Verkehrssicherheit und umweltfreundliches Verhalten.

Machen Sie sich bitte mit unseren Empfehlungen und Tipps vertraut und versuchen Sie, sie in die Praxis umzusetzen. Das trägt dazu bei, dass sehr viele Passanten und Verkehrsteilnehmer Ihnen und Ihrem Fahrzeug weiterhin wohlgesinnt sind.

Text und Foto: FIVA



Heute wichtiger denn je - die historische Typisierung von Oldtimern

Mit der historischen Typisierung ist die klare Abgrenzung zwischen KULTURGUT und altem Fahrzeug gegeben - klar für alle sichtbar und prägnant. Dies hat sich auch schon bis zur UNESCO durchgesprochen.

Die FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), der Weltverband aller nationalen Verbände für historische Fahrzeuge, hat mittlerweile Beraterstatus, wenn es sich um Fragen zur Erhaltung und Pflege der Geschichte der Mobilität dreht.

Aber warum sollte man seinen Oldie historisch typisieren?

In Österreich müssen historisch typisierte Fahrzeuge (rote Prüfplakette "Historisches Fahrzeug") nur alle zwei Jahre zur §57a Überprüfung. Mit dem "roten Pickerl" wird auch der Status als historisches Fahrzeug und damit KULTURGUT nach außen klar kommuniziert.

Aktuell sind historische Fahrzeuge von IGLuft Fahrbeschränkungen ausgenommen. In den meisten Landesverordnungen ist dies so festgehalten. Derzeit

gibt es in Österreich solche Fahrbeschränkungen für LKW - historische LKW sind damit ausgenommen.

Der IG-Luft "Hunderter" auf Autobahnen ist damit allerdings nicht gemeint, Geschwindigkeitsbeschränkungen sind selbstverständlich einzuhalten.

Wie bekommt man eine historische Typisierung und was sind die Rahmenbedingungen?

Voraussetzungen:

- Das Fahrzeug muss älter als 30 Jahre sein
- Nicht zum täglichen Gebrauch
- In erhaltungswürdigem originalem Zustand (Zustandsnote 1-3)
- Sowie in der Liste „Historische Fahrzeuge“ des Bundesministeriums eingetragen sein (eine Bestätigung dafür bzw. die Information gibt es unter www.khmoe.at)

Für „historische“ Fahrzeuge gilt:

- Fahrbeschränkung für Kraftfahrzeuge von 120 Tagen p.a., für Krafträder 60 Tage p.a.
- Führung von fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen
- Die 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 nur alle 2 Jahre zur §57a Überprüfung

Der Eintrag „historisch“ ist bei der zuständigen Landesprüfstelle zu erlangen - siehe www.khmoe.at

Der neue Folder des ÖMVV



Österreichischer Motor-Veteranen-Verband

Was ist ein historisches Fahrzeug?

im üblichen Sprachgebrauch „Oldtimer“

Unser Leitbild

Vision Geschichte erlebbar erhalten

Die Geschichte der Mobilität muss als rollendes Kulturgut für zukünftige Generationen erlebbar bleiben.

Mission Es gibt keine Zukunft ohne Geschichte

Wir bekennen uns zu einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität und geben dem historischen Fahrzeug als schützenswertes Kulturgut eine Zukunft auf unseren Straßen.

Ziel Kraft und Stimme

Mit der Unterstützung und Kompetenz unserer Mitglieder und Förderer sind wir Kraft und Stimme aller Besitzerinnen und Besitzer historischer Kraftfahrzeuge.

Wertvoll & Wichtig

Wir vertreten Interessen!

Wir arbeiten als nationale und internationale Interessenvertretung im Sinne des historischen Fahrzeugwesens.

Wir sind international aktiv!

Wir sind die nationale Autorität der FIVA „Fédération Internationale des Véhicules Anciens“ und pflegen internationale Kontakte, um den Gedanken des automobilen Kulturgutes weltweit zu unterstützen.

Wir sind serviceorientiert!

Wir sind die erste Anlaufstelle für alle grundsätzlichen und rechtlichen Fragen im Bereich des historischen Fahrzeugwesens.

Wir informieren!

Wir halten unsere Mitglieder und Förderer über die aktuellen nationalen und internationalen Entwicklungen im historischen Fahrzeugwesen auf dem Laufenden.

Wir sind Partner der Wirtschaft!

Wir arbeiten mit der heimischen Wirtschaft zusammen, um die Wertschöpfung rund um das Thema „historische Fahrzeuge“ im Inland zu erhalten.

Unsere Jugend ist die Zukunft!

Wir fördern die Nachwuchsarbeit in unseren Mitgliedsclubs und unterstützen Ausbildungsinitiativen.

Nimmt man die Pariser Klimaziele ernst, führt kein Weg an eFuels vorbei. Denn sie wirken im Bestand. Gerade für Österreich, das die Klimaneutralität schon 2040 erreichen will, sind eFuels unverzichtbar.

eFuels sind synthetisch erzeugte flüssige Kraft- und Brennstoffe auf Basis von Wasserstoff und CO₂.

Sie werden aus Wasserstoff, der mittels Elektrolyse aus Wasser gewonnen wird, hergestellt. Der dafür notwendige erneuerbare Strom stammt aus Wind und Solaranlagen. In einem Syntheseschritt wird der Wasserstoff durch aus der Atmosphäre entnommenes CO₂ zu einem flüssigen Kraftstoff synthetisiert (Power-to-Liquid-Verfahren). Durch die Nutzung von CO₂ aus der Atmosphäre und erneuerbarer Energien lassen sich eFuels klimaneutral herstellen. Dies unterscheidet sie von auf Basis von Erdöl hergestellten Energieträgern.

Beim Thema eFuels trifft man selbst bei Expertinnen und Experten oft auf unreflektierte Vorbehalte, die leicht zu entkräften sind. Hier einige landläufige Vorurteile und die Begründungen dafür, warum sie nicht stimmen.

Vorurteil 1 eFuels sind zu teuer

Ja, heute sind eFuels noch teurer als konventionelle Treibstoffe – genau wie Ökostrom oder grünes Gas teurer sind oder waren als die fossilen Pendanten. Deshalb muss man sie fördern. Wie beim Ökostrom wird der Preis der Fuels günstiger, sobald es zu massiven Investitionen kommt. Schon heute sind die Produktionskosten (€/l) deutlich niedriger, wenn der erneuerbare Strom an Standorten mit optimaler Sonnen- und Windintensität gewonnen wird. Die zunehmende CO₂-Bepreisung der fossilen Treibstoffe trägt ebenfalls dazu bei, das Preisgefälle einzuheben. Skaleneffekte sorgen idR für starke Preisreduktionen, daher können Preiseinschätzungen sehr bald überholt sein.

» Auf mittlere Sicht sind eFuels absolut wettbewerbsfähig zu fossilen Kraftstoffen.

Vorurteil 2 eFuels haben einen schlechten Wirkungsgrad

An der Verringerung des Energiebedarfs der Wasserstoffherzeugung wird genauso gearbeitet wie an der Verbesserung der Batterien im E-Auto. Daher wird auch der Strombedarf pro kWh eFuel sinken. Als Energiespeicher haben eFuels Effizienzvorteile, sie können für lange Zeiträume ohne Energieaufwand gelagert und auch leicht transportiert werden. Die Herstellung an geeigneten Standorten kompensiert die Wirkungsgradnachteile.

» Ganzheitlich betrachtet sind eFuels effizient.

Vorurteil 3 eFuels haben einen großen CO₂-Fußabdruck

Der CO₂-Emission beim Einsatz der eFuels im Verbrennungsmotor steht eine gleich hohe Entnahme von CO₂ aus der Luft gegenüber. Der CO₂-Abdruck des Treibstoffesatzes ist daher null, wenn eFuels ausschließlich mit erneuerbaren Energien produziert werden. Ein großer Teil der CO₂-Emissionen eines Autos fällt bei der Produktion des Autos an (z. B. 28% bei einem Mittelklassefahrzeug). Aus klimapolitischer Sicht ist es daher wesentlich günstiger, von fossilen auf nichtfossile Treibstoffe umzusteigen als eine ganze Autogeneration zu ersetzen.

» Nur mit eFuels werden die ambitionierten CO₂-Reduktionen bis 2030 im Mobilitätssektor realisiert werden können.

Vorurteil 4 eFuels sind nicht in ausreichender Menge verfügbar, um im Straßenverkehr eingesetzt zu werden

In der Marktwirtschaft richtet sich das Angebot nach der Nachfrage. Das theoretische Potenzial ist schier grenzenlos: Allein mit einem Bruchteil der Sonneneinstrahlung der Sahara kann der gesamte globale Energiebedarf gedeckt werden. Optimale Bedingungen gibt es aber in einer Vielzahl von Regionen. Je schneller die Nachfrage anspringt, desto rascher wächst auch das Angebot. Daher ist es von Vorteil, wenn LKW und PKW eFuels benutzen dürfen.

» Auf den Einsatz im Straßenverkehr kann nicht verzichtet werden.

Vorurteil 5 eFuels gibt es erst in 10 Jahren – so lange kann nicht gewartet werden

Je früher wir starten, desto eher stehen sie zur Verfügung. Tatsächlich können die eFuels rascher eingesetzt werden als die E-Autos, denn bis 2035 wird es weltweit mehr Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren geben als E-Fahrzeuge. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind entscheidend für das Tempo der Technologieeinführung. Mit der gleichen Argumentation hätte es auch nie Windanlagen, PV oder Batterien gegeben. Jede Technologie benötigt Zeit für die Skalierung. Ohne eFuels geht es nicht. Also je schneller desto besser.

» Die Potenziale sind sehr groß und rasch realisierbar, wenn die Voraussetzungen vorliegen.

Vorurteil 6 eFuels verhindern das Ausrollen der Elektro-Mobilität und perpetuieren die Verbrennungsmotoren, die eng mit der fossilen Wirtschaft verbunden sind

eFuels sind eine gute Ergänzung zu den E-Autos. In der Übergangsphase wird die Reduktion der CO₂-Emissionen durch eFuels viel rascher vorankommen als mit dem Umstieg auf E-Autos allein. Außerdem gibt es nicht die eine Mobilität. Es gibt unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse z. B. Langstrecke, Schwerlast, Off-Road in unterschiedlichen Regionen. Am Ende sollte der Kunde entscheiden, mit welchem klimaneutralen Konzept er fahren will.

» E-Mobilität und eFuels sollten als zwei Säulen der Energiewende im Mobilitätssektor gesehen werden, die beide zusammen mehr leisten als eine Technologie allein.

Vorurteil 7 eFuels nehmen Flächen in Anspruch, die wir für die Versorgung mit Lebensmitteln benötigen

Die eFuels werden auf Flächen produziert, die nicht für die Erzeugung von Lebensmitteln in Betracht kommen, insbesondere Wüsten mit hoher Sonneneinstrahlung oder sehr trockene Regionen. Sie nehmen keine Agrarflächen in Anspruch und werden nicht aus Pflanzen hergestellt.

» Die Flächenkonkurrenz ist nicht beabsichtigt und kann durch Festlegung von Eignungszonen ausgeschlossen werden.

Vorurteil 8 eFuels verschmutzen die Luft

Bis 2018 kam es in vielen deutschen und einigen wenigen österreichischen Städten zu massiven Überschreitungen der Belastungsgrenzwerte der Luft. Seit der Einführung der fortschrittlichen Abgasnormen (Euro 6) haben sie nachgelassen. Die eFuels sind wegen ihrer synthetischen Erzeugung sauberer als fossiler Diesel und Benzin, daher erreichen sie auch problemlos die Grenzwerte für Euro 6. Es ist klar, dass Verbrenner auch mit eFuels stets alle geltenden Schadstoffnormen einhalten müssen.

» eFuels sind sauberer als bisher verwendete Treibstoffe.

Vorurteil 9 Schon Desertec ist gescheitert, warum sollte das bei den eFuels anders sein?

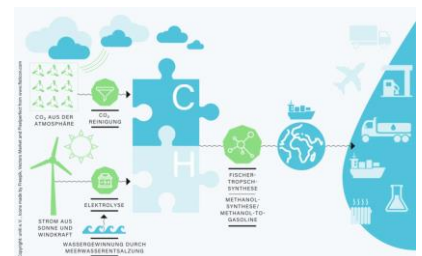
Das Projekt Desertec, das im Zuge der Wirtschaftskrise 2008/09 eingestellt wurde, ist mit eFuels nicht vergleichbar. Desertec sollte mit Hilfe von Parabolspiegeln durch Sonnenenergie Wasser in Dampf umwandeln, der Generatoren antreibt. Bei eFuels wird aus Wasser Wasserstoff gewonnen, der im zweiten Schritt mit Kohlenstoff verbunden wird. Es werden nicht tausende Kilometer Stromautobahnen zum Abtransport der gewonnenen Energie benötigt, der Energieträger kann in flüssigem Aggregatzustand transportiert werden. Da die Verarbeitung vor Ort stattfindet, bleibt Wertschöpfung im Land. Ein Teil der erneuerbaren Energien wird im Land des Produktionsstandorts eingesetzt, und trägt hier zum Kampf gegen den anthropogenen Klimawandel bei, der andere Teil reduziert CO₂-Emissionen in Europa und anderen Regionen. Es ist wichtig, dass wir die Energiewende und den Kampf gegen den Klimawandel global angehen.

» Desertec ist aus Gründen gescheitert, die für eFuel nicht relevant sind.

Vorurteil 10 Die Industrie hat sich gegen eFuels entschieden, daher haben sie keine Chance.

Viele Teile der Industrie, auch der Automobilindustrie (z. B. Bosch, ZF, Mahle, Eberspächer, ElringKlinger, Webasto, Deutz, Mazda, Iveco), engagieren sich für die eFuels. Europäische Automobilproduzenten wie Volkswagen sprechen sich zwar für E-Mobilität aus, verkaufen aber nach wie vor überwiegend Autos mit Verbrennungsmotoren, die ohne eFuels die CO₂-Emissionen perpetuieren. Die Autohersteller haben sich hauptsächlich für Elektrofahrzeuge entschieden, weil es der einzige Weg ist die CO₂-Flottengrenzwerte einzuhalten und Strafzahlungen zu vermeiden. eFuels werden hier bisher regulatorisch nicht angerechnet. Damit konnte die Automobilindustrie diesen Weg noch gar nicht nutzen.

» Große Teile der Wirtschaft unterstützen die eFuels und Investoren stehen bereit, es ist Aufgabe der Politik, die richtigen Rahmenbedingungen zu setzen.





Positionspapier zum historischen Fahrzeugwesen in Österreich

Das KHMÖ verfasste ein Positionspapier (Deklaration) über Historische Fahrzeuge und Ihre zukünftige Bedeutung. Ein Bekenntnis zu einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität in Österreich.

Die Geschichte der Mobilität muss als rollendes Kulturgut jetzt und für zukünftige Generationen erlebbar bleiben. Das Kuratorium Historische Mobilität Österreich und dessen Beiräte stehen dafür, dass das historische Fahrzeugwesen auch in der zukünftigen rechtlichen und faktischen Gestaltung der Mobilität seinen Stellenwert erhält.

Diese Deklaration enthält folgende Inhalte:

Das Historische Fahrzeug als rollendes Kulturgut

- Typisierung und Zulassung als historisches Fahrzeug
- Unterstützung, Engagement und Förderung des historischen Fahrzeugwesens

Notwendige Rahmenbedingungen im Lichte aktueller Entwicklungen

- Umwelt und Verkehr
- EU-Klimapolitik und das historische Fahrzeugwesen

Ausblick auf die weitere Entwicklung

- Treibstoff für historische Fahrzeuge
- Zusammenarbeit mit der Politik

Das Positionspapier steht auf der Webseite des KHMÖ zum Download zur Verfügung.



Die ÖMVV Generalversammlung fand am 20.11.2021 in Altengbach statt. 26 Clubs waren persönlich oder virtuell anwesend.



Tagesordnung:

1. Begrüßung durch Präsident KR Ing Robert Krick
2. Feststellung der Beschlussfähigkeit und der Stimmenanzahl
3. Feststellung der Tagesordnung
4. Genehmigung des Protokolls der GV vom 23.3.2019
5. Bericht des Präsidenten
6. Bericht des Generalsekretärs
7. Tätigkeitsberichte
 - Strategiearbeit
 - Interessenspolitische Netzwerke
 - Strategie/Leitbild
 - Positionspapier des KHMÖ
 - Kommunikation
 - Oldtimertage 2022
 - DACH Meeting
 - eFuels
8. Bericht FIVA/ FIVA ID Card
9. Bericht des Kassiers
10. Bericht der Rechnungsprüfer
11. Entlastung des Vorstandes
12. Abstimmung zur Statutenänderung
13. Festlegung der Mitgliedsbeiträge
14. Abstimmung über eingegangene Anträge
15. Neu/Nachbesetzungen
16. Allfälliges

Besonders interessant war der Tätigkeitsbericht zur Strategiearbeit 2021. Der ÖMVV baute die interessenspolitischen Netzwerke weiter aus. Es erfolgte eine Evaluierung eines neuen Leitbilds, dessen Ergebnisse im neuen Folder und auf der Webseite Niederschlag findet. Das vorhin beschriebene Positionspapier des KHMÖ wurde erstellt. Der ÖMVV vertritt zukünftig nicht nur Clubs sondern ALLE Besitzer historischer Fahrzeuge, auch wenn diese keinem Club angehören. Die Nachwuchsarbeit wurde mittels Veranstaltungen und Förderungen vorangetrieben. Das vorhin beschriebene Thema ‚eFuels‘ ist dem ÖMVV ein besonderes Anliegen. Die Bean-

tragung der FIVA ID Card wird auf neue Beine gestellt.

DACH Meeting

2021 fand das erste offizielle Zusammentreffen der Dachverbände aus Deutschland, Österreich und der Schweiz statt – ADAC, ÖMVV und SHVF.

Dabei wurden die aktuellen Situationen in den Ländern zu den folgenden Themen besprochen: Umweltthemen, Einstellung zur Mobilität, Fahrbeschränkungen, Nachwuchs, Strategien und Maßnahmen,...).

Weiters ging es um:

- die zeitgleiche Austragung der Oldtimertage (derzeit noch nicht in DE),
- das KHMÖ-Positionspapier als Basis für ein gemeinsames DACH-Papier,
- die eFuels Alliance Kooperation,
- die Diskussion über das Alterslimit von Oldtimern (30 vs. 40 Jahre),
- die FIVA ID Card und vor allem
- um die BÜNDELUNG DER KRÄFTE.

FIVA ID Card

Neuer digitalisierter Ablauf in einem neuen System der FIVA (seit März 2021). Es wurde eine internationale Datenbank aufgebaut, die die Aktenschränke mit zighausenden Kopien ersetzt.

Daher ist der Ablauf auch in Österreich geändert. Die neuen Formulare sind bereits abrufbar und die Webseite wurde aktualisiert. Ebenso gilt nun der ‚FIVA Technical Code 2020‘ und nicht mehr 2010.

Durch die Aufteilung der Agenden innerhalb des ÖMVV in die Regionen Ost/Süd und Mitte/West soll die Abwicklung zukünftig rascher und kompetenter erfolgen.

Wichtig ist die Erweiterung der FIVA ID Card um Youngtimer (20-29 Jahre alt) um die ‚Jugend‘ an das Thema leichter heranzuführen.



JAGUAR DRIVERS' CLUB



JAGUAR DRIVERS' CLUB

Aktuelle Infos vom Jaguar Drivers' Club
www.jaguardrivers.co.uk



Jaguar Driver - Magazine



JDC Events&Tours



International Jaguar Spares Day
 13th March 2022
 Stoneleigh Park Exhibition and Conference Centre
 Nr Coventry, Warwickshire, CV8 2LZ



SS Register Netherlands Tour
 2nd - 10th April 2022
 North & South Holland bulb fields
 Holland



Classic Car & Restoration Show
 18th - 20th March 2022
 The NEC
 Birmingham, B40 1NT



E-Type Workshop
 3rd April 2022
 British Motor Museum
 Gaydon, Warwickshire CV35 0BF

JDC Car Grille Badge



£38.65
 £40.65 (Overseas)
 incl. VAT & Delivery
 Chrome metal car badge with screw and wing nut fixings

JDC Membership

	Level 1 – Online Magazine	Level 2 – Printed Magazine	Level 3 – Online & Printed Magazine
Overseas Membership	£36 (€40)	£59 (€66)	£59 (€66)
Overseas Family Membership	£41 (€46)	£64 (€72)	£64 (€72)



JDOST Sommerausfahrt

Prolog am Freitag

Nach einjähriger coronabedingter Ausfahrtpause trafen am Freitag, 9. Juli 2021 die individuell angereisten TeilnehmerInnen spät nachmittags im Schilcherlandhof / Stainz ein.

Einige Mitglieder sicherten sich Plätze mit guter Sicht im Schanigarten des Hotels, um der angekündigten Modeschau am Hauptplatz beizuwohnen. Leider wurde aufgrund einer Programmänderung die Beginnzeit verlegt und kollidierte mit unserem Abendessenstermin.



Andere Mitreisende erkundeten die City von Stainz und genossen bei Sonnenschein Eis und/oder gekühlte Getränke. Pünktlich um 19 Uhr wurden die hungrigen Jaguarbegeisterten im Gastgarten vom Organisatoren-team Brigitte und Michael B. begrüßt und mit einem Startpaket inklusive Roadbook ausgestattet.

Nach einer kurzen Ansprache und Kontrolle der Impfpässe bzw. PCR-Tests wurde zur Nahrungsaufnahme übergegangen.

Samstag

Bevor alle 32 angemeldeten Personen am Samstag, 10. Juli 2021 in der Früh nach dem Frühstück zu ihren Fahrzeugen schritten, wurde noch das obligate Gruppenfoto mit den Clubfahnen gemacht. Bei herrlichem Sonnenschein starteten pünktlichst alle 17 Autos und reihten sich entsprechend ihrer Startnummer zur Abfahrt ein.

Bevor es nun tatsächlich los ging, beschloss Werner Cs. bestens gewarteter und servicierter Jaguar keine Zündfunken mehr zu produzieren und das Wochenende am Hotelparkplatz in Stainz zu bleiben.



Werner hatte daher die Gelegenheit in reizender Gesellschaft als Beifahrer von Petra B. das Wochenende zu verbringen.

Mit leichter Verspätung ging es dann bei optimalem Reisewetter auf kurvenreichen Straßen über die Hebalmbalm und Klippitztörl nach Althofen, wo wir das Auer von Welsbach Museum besuchten.

Bei einer interessanten und kurzweiligen Führung wurden uns die zahlreichen Erfindungen und Entdeckungen des Wissenschaftlers und Industriellen näher gebracht.



Bereits bei der Ankunft in Althofen gab es bei 2 Fahrzeugen technische Probleme.

Der Kühlerschlauch von Wolfgangs XJSC hielt den vom 12 Zylinder-Motor produzierten Temperaturen nicht stand und hauchte Leben und Inhalt aus.



Der Jaguar von Christian H. gab nicht wirklich artgerechte Motorengeräusche von sich und musste zurück gelassen werden.

Mit fachgerechter Unterstützung von Heinz und Maria W. gelang es die Präsidentenlimousine

wieder in fahrbereiten Zustand zu versetzen.

Die Gestrandeten und ihre Helfer stießen erst beim Nachtmahl wieder zur Gruppe.



Alle Anderen kurvten weiter über traumhafte Bergstraßen mit unzähligen Kurven und tollen Aussichten durch das Gurktal, hoch über Hochrindl-Alpl zur Nockalmstraße, wo wir zum Mittagessen in der Glockenhütte auf über 2000 m Seehöhe erwartet wurden.



Circa 200 m vor dem Ziel verlangte Karl Rs. Jaguar nach einer Abkühlpause, die aber aufgrund der frischen Temperaturen in dieser Höhe nur kurz ausfiel.



Nach dem Mittagessen blieb noch kurz Zeit, die unbeschreibliche Aussicht zu

genießen. Weiter ging es über die Eisentalhöhe und Schönfeldsattel bis Mauterndorf, wo Burgbesichtigung oder Kaffeehausbesuch zur Auswahl standen.

Die letzte Etappe des Tages führte uns nach Murau, wo wir im Brauhaus zu Murau unsere Zimmer für die Nacht bezogen, bevor im Gastgarten das Abendessen serviert und von uns die Braukünste der MurauerInnen geprüft wurden.

Sonntag

Am Sonntag, 11. Juli 2021 starteten wir nach dem Frühstück bei der nahe gelegenen Tankstelle in Richtung Stift Admont.



Entgegen der Prophezeiungen aller WetterApps konnten wir bei trockenen Fahrbahnverhältnissen die wunderschöne Strecke genießen und die zahlreichen Kurven ohne Aquaplaninggefahr nehmen.



Nur das Fahrzeug des Organisatorenteams empfand das Wetter als zu trocken und verlangte hin und wieder einen Schluck kaltes Wasser, um die Fahrt fortsetzen zu können. Zwischendurch hatte unser Servicefahrzeug mit dem Stern eine Panne und musste von Karl Sch. wieder fit gemacht werden.

Angekommen in Admont hat uns doch das lange angekündigte feuchte Wetter eingeholt und

während der Führung durch die weltweit größte Klosterbibliothek unsere Autos vom Staub befreit.

Nach der Besichtigung labten wir uns im Stiftskeller, nicht nur an Klostersuppe und Brot. Gesättigt und zufrieden ging es wieder über spektakuläre Bergstraßen Richtung Mariazell.

Der Aufenthalt wurde für technische Pausen, Kaffeehaus, Eis, Lebkuchen und ein bisschen Wallfahrt genutzt. Einige TeilnehmerInnen haben sich hier verabschiedet und sind direkt nach Hause gefahren. Der Großteil der MitfahrerInnen machte sich auf den Weg in die Hinterbrühl zur Höldrichsmühle, wo die Ausfahrt ihren Ausklang fand.



Es war ein Wochenende der Superlative. Wir fuhren über 800 km durch 6 österreichische Bundesländer. Planung, Organisation, Streckenwahl und Durchführung waren vom Feinsten, wie wir es von Brigitte und Michael B. nicht anders erwartet haben. Bewundernswert mit welcher Hingabe und Zeitaufwand uns diese tolle Ausfahrt ermöglicht wurde.



Herzlichen Dank für diese Mühe an das Orga-Team!

Text: Hermine & Gerhard Kurzreiter, Fotos: JDOST



JDOST bei den Vienna Classic Days

Tag 1 - Samstag

Endlich konnte das 'rollende Automobilmuseum' heuer seine Pforten wieder für Oldtimerbegeisterte Menschen öffnen.

Am Wochenende 21./22.08.2021 fanden die Vienna Classic Days statt. Ca. 160 Autos nehmen an der schon traditionellen Veranstaltung teil. Der Stützpunkt war diesmal beim Donauturm im Donaupark.



Der JDOST Clubstand wurde direkt neben dem Donauturm aufgebaut, wo auch der Start zur Oldtimer-Rallye an beiden Tagen stattfand.

Ab 7 Uhr in der Früh trafen sich viele helfende Hände, um das Zelt, das Info-Pult, einen Kleiderständer, den Tisch mit den Merchandise-Artikeln und ein paar Klappsesseln aufzustellen.



Das JDOST-Zelt wurde von wunderschönen Autos flankiert. Auf der einen Seite ein Jaguar E-Type Serie 1 (Leihgabe von Jochen H.) und auf der anderen Seite ein großartiges LineUp eines Aston Martin DBS Superleggera (Leihgabe von Aston Martin Wien), Jaguar E-Type Serie 2 (Leihgabe von Helmut P.), Jaguar I-PACE EV400 HSE (Leihgabe von Jaguar Land Rover Austria), Jaguar XK 4.2 Cabrio (Leihgabe von Petra B.), Jaguar XJ6 (Leihgabe von Peter K.), einem weiteren Jaguar E-Type Serie 1 und einem Jaguar E-Type V12 Cabrio (beide von Teilnehmern der Rallye).

Durch die große Menge an E-Types wurde das 60jährige Jubiläum des 'schönsten Autos

der Welt' (Zitat: Enzo Ferrari) zelebriert.

Den Spagat von Vergangenheit zur Zukunft spannt sich vom Jaguar E-Type über den Jaguar XJ6, den XK bis zum I-PACE, dem ersten rein elektrischen Auto von Jaguar.



Am Samstag starten die Teilnehmer um 11 Uhr zu einer Rallye mit einigen Sonderprüfungen.



Der Streckenverlauf führt durch Wien, über die Wiener Hausberge und wieder zurück in die Innenstadt zu 'The Mall' im dritten Bezirk.

Von dort fahren alle Teilnehmer die beiden, schon traditionellen

Runden über die Wiener Ringstraße - sehr zur Freude der vielen Zuschauer am Straßenrand, die die mobilen Schmuckstücke mit leuchtenden Augen bewunderten.

Tag 2 - Sonntag

Am Sonntag fällt der Startschuss bereits um 10 Uhr.

Wieder geht es kreuz und quer durch Wien.

Unter anderem führt die Strecke an der Wiener Börse vorbei, wo die JDOST Sonderprüfung platziert ist.



Jeder Teilnehmer muss anhalten und eine Frage zum Thema Jaguar beantworten. Ist die Antwort richtig und schnell, dann liegt die Chance auf einen der ersten drei Plätze dieser Sonderprüfung im Bereich des Möglichen.



Die Top 3 erhielten bei der Siegerehrung wunderschöne Geschenke, die von Jaguar Land Rover Austria zur Verfügung gestellt wurden.

Die erste Fahrzeuge trudeln gegen 12 Uhr beim Donauturm ein und stellen Ihr Fahrzeug im Donaupark ab.

Das ebenfalls schon traditionelle Oldtimerpicknick kann beginnen. Mehrere Stände mit Speisen und Getränken sorgen für das leibliche Wohl der Teilnehmer, die es sich auf der Wiese bereits gemütlich machten.



Die Siegerehrung begann um 15 Uhr und ab ca. 17 Uhr löst sich die Veranstaltung langsam auf.



Der Clubstand wird flugs wieder abgebaut und in einen automobilen Lastenesel verstaubt.

Die Auto-Leihgaben werden von ihren Besitzern wieder abgeholt und es kehrt wieder die alltägliche Ruhe des Wiener Donauparks ein.



Der JDOST-Vorstand bedankt sich auf das allerherzlichste bei

allen, die mithalfen, den Clubstand aufzubauen und zu betreuen, die fleißigen Mitglieder, die die Sonderprüfung bei der Wiener Börse abwickelten, bei allen Mitgliedern, die uns die Ausstellungsfahrzeuge zur Verfügung stellten, bei Jaguar Land Rover Austria und Aston Martin Wien für weitere Ausstellungsfahrzeuge und zu guter Letzt bei Rudi Bromberger und Martina Pitlik, die die Vienna Classic Days wieder so großartig organisierten.



Wir hoffen, dass es auch im nächsten Jahr wieder die Vienna Classic Days geben wird - wir freuen uns schon sehr darauf.



Sämtliche Informationen und Ergebnisse zu diesem Event findet Ihr unter www.viennaclassicdays.com



Mit Ralleysportlichen Grüßen

Text: Andreas Icha, Fotos: JDOST



JDOST Herbstausfahrt 2.0

Herbstausfahrt 2021 – eine Geschichte mit 17 Schönheiten und einer Außenseiterin.

Freitag – Tag NULL

Freitags – um den Nachmittagsverkehr zu vermeiden habe ich eine frühe Anfahrt zum Mondsee gewählt. Außerdem auch gleich einen Termin beim Verstehenden ausgemacht um das französische Ding noch durchsehen zu lassen bevor ich es gemeinsam mit den wirklich wichtigen Schönheiten in der Garage vom Schlosshotel Mondsee zurücklasse.



In der Garage läuft mir auch schon der Präsident mit der allerbesten Präsidentenbegleitung die man sich nur vorstellen kann über den Weg und ich meine diesmal nicht den Jaguar. Nach launiger Begrüßung trennen wir uns und jeder bezieht

die Zimmer. Freizeit bis zur Schlossführung – mit vorherigen Treffen im Garten. Bei Sekt und Brunnen Geplätscher wird fleißig parliert, es ist zum Schreien schön – der Rahmen, das Treffen - einer der nahezu perfekten Momente von denen wir noch einige erleben werden.



Der Mitbesitzer und Betreiber des Schlosshotels führt uns mit angemessenem Stolz durch die herrschaftlichen Räume und wirft nebenbei mit Renovierungskosten um sich.



Man hat den Eindruck, dass er da ein Schnäppchen gemacht hat. Aber auch, dass er mit Kreativität und Geschick etwas ganz Besonderes erzielt hat.

Das Abendessen danach ist wunderbar und mittendrin kommen dann auch die Nachzügler – der Rest meiner Muschpoke, trotz A1 und Nachmittagsverkehr – Freitag abends - die Katze fährt!



Nach dem Versorgen der Familie ist eine kurze Pause und ein Besuch bei der Tankstelle mit Wolfgang notwendig.

Beim wieder Einparken in der Garage haben wir auch das Risiko eines CO Alarms besprochen und wieder verworfen. Alles in Allem ein großartiger und gelungener Einstieg in das Wochenende – Man kann Marion für die Organisation nicht genug danken.

Samstag – Tag EINS

Samstag – herrschaftliches Frühstücksbuffet – der beste Weg einen Tag zu beginnen der mit zu wenig Bewegung und zu viel Essen ausgefüllt sein wird. – Training ist Alles!

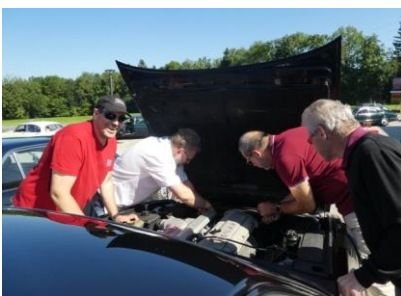


Die Abfahrt, vorverlegt auf 09:00 mit vorherigem Gruppenfoto gelingt fast – beim Starten und zarten Zupfen der 18 Teilnehmerfahrzeuge scheint eine toxische Wolke zu entstehen – Feuerwehralarm! – doch die Rezeption verhindert den Einsatz mit dem Verweis auf eine Ansammlung von Süchtigen mit Ihren Liebchaften.

Die Fahrt zum Automuseum Manro in Koppl verläuft ereignislos.



Beim Ankommen verliert Michis XJR ein wenig Wasser – endlich „OFFENE MOTORHAUBE!“ mit Diagnose-versuchen. Karl steht wie immer mit Rat und Tat zur Seite. Der XJR war schon vorher krank und wurde nur provisorisch in Stand gesetzt – wird aber durchhalten.



Das Automuseum ist klein aber fein und bietet vom Spielzeug in groß und klein ein tolles Panoptikum an Automobilia.

Die Fahrt zum Mittagessen führt über enge verschlungene Pfade zum Attersee. Die einzige Challenge an diesem Wochenende für Gerhard im 2m breiten Aston Martin. (Die kratzerfrei durch den Güterweg Challenge). Leider muss Heinz die Haube des MKII öffnen wegen der Absenz des Öldrucks – kann die Fahrt aber vorerst fortsetzen.



Das Mittagessen über dem Attersee begeistert mit einer wunderbaren Aussicht. Die Bedienung ist leider ein wenig überfordert, hier merkten wir das erste Mal die Pandemie-Nachwehen in der Gastronomie, durch den aktuellen Personalengpass.



Aufgrund der Hitze unter der Haube explodiert der Brandschutzschlauch unter der Motorhaube von Werners XJ – dies kann aber nicht als Panne gewertet werden, bloß als Fehlinterpretation einer Brandschutzvorrichtung. Die Weisen hatten die Hauben Ihrer Lieblinge schon vorher geöffnet. Werner ist diesem Beispiel danach auch gefolgt.

Leider bleibt bei der Fahrt am Nachmittag beim MKII von Heinz immer wieder der Öldruck weg – was für den Automobilliebhaber ein Zeichen war, den Wagen beim nächsten Halt, dem Parkplatz des Freilichtmuseums

Stehererhof abzustellen – um danach mit der Bahn nach Hause zu fahren und ein Ersatzauto mit Hänger zu holen um den MKII zu verladen – (abends sahen wir Heinz schon wieder beim Essen - meine Hochachtung für den Einsatz!).



In der Zwischenzeit kümmern sich die Museumsmuffel (Karl und der Autor) um die Nachwuchsarbeit mit der Dorfjugend – Karl zeigt wie ein XK beim Abriegeln klingt – ich, dass die ganze Familie vorne sitzen kann. Wir hoffen ein paar Träume in die Köpfe der Mädchen und Jungs gesetzt zu haben.

Bei der Abfahrt trennt sich die Spreu vom Weizen und fährt voraus um „Wellness“ im Hotel zu praktizieren.



Ein wenig verspätet erreicht der durch die Wellness Jünger/innen dezimierte Rest um rund 19h das Hotel. Beim Abendessen fehlte die Eine und der Andere – Ich gehe davon aus, dass die Verlockung, eines nächtlichen Zugs durch die Gemeinde Mondsee, einfach zu groß waren. Ansonsten war der Abend eine Wiederholung des vorangegangenen abends, launige Gespräche und Völlerei. Dekadenz at its best – wir genossen jeden Augenblick.

Sonntag – Tag ZWEI

Auch der Sonntag begann wie der Samstag endete – mit Einem Zuviel an Essen – Ich überlege ob ich eine Einstiegshilfe benötige, weil das Bücken etwas

schwerfällt. Außerdem rächt sich der Ausrutscher in der Waschanlage vom Freitag - Meine Hüfte ist nicht sehr hilfreich und es stellt sich heraus, dass meiner Hüfte der Matra besser tut als der XJ. Ist meine Hüfte frankophil? Nach dem Check out und dem Hinweis der Rezeption – nicht gleichzeitig zu starten – fuhren wir zeitversetzt aus der Garage, was nur den hotelinternen Alarm ausgelöst hat und die Vergiftungswarnschilder aktivierte.



Gestärkt nahmen wir die erste Etappe zum Kriminalmuseum in Angriff – eine wunderschöne Streckenführung mit einer Fahrt durch Gmunden wo uns, wie nahezu überall, freundliche Gesichter in die Autos schauten. Beim Schloss Scharnstein angekommen habe ich meine Obsorgepflichten als offizieller Familien- Hundebeauftragter wahrgenommen - durch eine Runde in der Gemeinde.



Beim Zurückkommen auf dem Parkplatz kamen mir schon nach kurzer Zeit die ersten Opfer des Kriminalmuseums entgegen, welche offensichtlich die akribische Dokumentation nicht würdigen konnten oder zu würdigen wussten. Es wurden einige blutige Details erwähnt. Wie auch immer – es waren noch einige Kilometer abzuspulen und auch stand die nächste Nahrungsaufnahme an – also fuhren wir auf verschlungenen Pfaden zum Forellenhof. Marions Streckenführung ist sagenhaft. Der Forellenhof forderte unsere Geduld bei der Bestellung – ich vermute auch hier ein

Personalproblem in der Küche. Die kleinen Plaudereien bei Tisch machten das Warten jedoch angenehm. Das Essen war angemessen heiß, fischig, fleischig und fettig – wie es sich für ein oberösterreichisches Landgasthaus gehört.



Leider musste ich aufgrund der Hüftschmerzen nach dem Forellenhof klein beigegeben und kann somit nichts Weiteres mehr berichten.

Zusammenfassend bleibt noch zu bemerken,

- dass es ein hervorragendes Wochenende war,
- dass Jaguar unglaublich zuverlässige Autos sind – im Grunde genommen ging keiner wirklich kaputt – und auch die anderen Autos haben toll durchgehalten (Aston und Triumph),
- dass Marion das toll organisiert hat und
- dass wir wieder dabei sind, wenn die strengen Augen des Vorstands das französische Marketingexperiment durchwinken.

Nachtrag zum letzten Teil der Ausfahrt:

Mit großer Freude konnten wir beim Forellenhof Familie Winkler wieder begrüßen. Sie beschlossen sich selbst und ihrem MKII (aufgeladen auf dem Anhänger) den Rest der Ausfahrt zu vergönnen.



Nach dem Mittagessen führte uns eine schöne, kurvige Strecke in das Tal der Feitelmacher nach Trattenbach. Der Blick in den Rückspiegel entlockte einem öfters ein Lächeln – wie oft hat man schon einen MKII auf einem Anhänger bei einer Ausfahrt dabei.

Dort angekommen wurden wir von einem Jaguar E-Type, samt Besitzer, erwartet und begrüßt.

Nach Motorgesprächen und detaillierter Besichtigung des Inhaltes der Motorhaube wurden wir zur Führung aufgerufen. Wir wanderten etwa 1,5 Kilometer hinauf zur Manufaktur Löschenkohl, zur Schleiferei am König und zur Drechslerei am Erlach.

Überall warteten schon Spezialisten, welche uns detailliert die Herstellung der berühmten Feitel erklärten und vorzeigten.



Da diese Führung so interessant war, haben wir auf die Zeit vergessen. Wir wanderten die 1,5 Kilometer wieder zum Parkplatz retour, wo sich ein Teil der Gruppe verabschiedete um direkt die Heimreise anzutreten. 8 Autos, samt der 16 Insassen beschlossen dann die Anreise zum Abendessen direkt über die Autobahn zu bestreiten.

Mit 1 Stunde Verspätung kamen wir in der Residenz Wachau in Aggsbach Dorf an, wo wir warm angezogen den Abend auf der Terrasse ausklingen ließen.



Text: Bernhard Halbetel, Fotos: JDOST



JDOST Herbstausfahrt

Unsere Herbstausfahrt „Steak mit Ei“ war wieder eine perfekt organisierte Ausfahrt mit Highlights und wunderschönen Strecken.



Maria und Heinrich führten uns von Schlössern, über das Burgenland mit Kultur zum Höhepunkt der Steaks gepaart mit Young-, Old-Timern und Veteranen in der hauseigenen Autosammlung.

Wer dem Besitzer dieser Autosammlung gut zugehört hat, kann nun präzise zwischen Young-, Old-Timern und Veteranen unterscheiden.



Wer hat gut aufgepasst und weiß das (oder wusste das schon immer)?

Das Steak konnte aus einer vollständigen und sehr großen Auswahl und nach Gewicht bestellt werden. So konnte jeder seinem Hunger entsprechend das Steak seiner Wahl auswählen. Serviert wurde auf einem heißen Stein, wo das saftige Steak brutzelte.



Auf das Essen konzentriert, war es plötzlich vollkommen still, das Schneiden, Fertigbraten und das tolle Fleisch nahmen uns völlig in den Bann (mich zu mindest, und sicherlich alle anderen auch).



Georg hatte mir vorher schon die Zubereitung erklärt, er kannte das Restaurant nämlich schon, aber

mein Steak war noch besser, als ich es mir aus Georgs Erzählungen vorstellen konnte.



Die Einladung lesend dachte ich, dass das Steak mit Ei serviert wird, aber das Ei begegnete uns in der Sammlung und auf dem Anwesen des Künstlers Wander Bertoni.



Im Freien gab es ein großes Ei aus Bronze, in das man sich hineinsetzen konnte. Claudias Tipp folgend prüfte ich den Klang dieses hohlen Eis.



Ich klopfte so oft auf verschiedene Stellen, dass mir schon die Knöchel weh zu tun begannen, die Töne des Eis waren tatsächlich alle anders.



Ein tolles Klangerlebnis.



Das Atelier von Wander Bertoni war von der Besitzerin (seiner Witwe) extra für uns eingeeicht worden und verströmte eine behagliche Wärme und Atmosphäre.



Für die Ei-Sammlung wurde von der Nachbarschaft ein eigenes Haus am gefälligen und weitläufigen Anwesen erbaut.

Wir dachten uns, dass das eine Verschwendung ist, mit passenden Liften wäre das aber eine ideale Garage für unsere Jaguars.



Die Phantasie ging mit uns wieder einmal durch, wenn es um Jaguars geht ... da bleibt die Zeit stehen.



Christian öffnete mir die Motorhaube seines Autos und erklärte mir alles über SU-Vergaser und perfekte Luftführung zum Kühler.

Die Motorleistung wurde vom Vorbesitzer mit einfachen Maßnahmen und 10-20 PS erhöht.



Christians Triumph ist ein wunderschönes, phantastisches Auto.

In englischen Autos kommen immer wieder gleiche Teile zum Einsatz, und ich habe wieder viel für meinen Jaguar XK 120 gelernt und mitgenommen.



Nach dem Mittagessen ging es weiter zum Gasthaus Oliver, das alle von uns schon gut kennen. Wir fuhrten am Fuße der Hohen Wand durch bergige Waldregionen und Täler mit vielen Kurven, Serpentinaen und Steigungen. Landschaftlich eine wunderschöne Strecke, direkt vor den Toren Wiens.



Es war regnerisch, bewölkt, und im plötzlich dunkel gewordenen Wald mussten wir schon am Tag das Scheinwerferlicht unserer Jaguars aufdrehen.



Eine sehr, sehr schöne und gelungene Ausfahrt! Marion und Wolfgang führten uns perfekt in Vertretung für Maria und Heinrich, die uns leider wegen Corona-Quarantäne nicht persönlich führen konnten.

Vielen herzlichen Dank für die Organisation, die Ausfahrt war für uns alle wieder - wie immer - ein gelungenes Erlebnis.

Text: Werner Pietsch, Fotos: JDOST

JDOST bei der Gerasdorfer Oldtimer Classic



Am 25.09.2021 fand die 2. Oldtimer Classic Rallye in und rund um Gerasdorf bei Wien (Weinviertel) statt – die Gerasdorfer Oldtimer Classic.



Mit stolzen 99 Teilnehmer und acht (!) JDOST Teams war die Rallye ein Riesenerfolg.



Bei strahlendem Sonnenschein und angenehmen Temperaturen von Start bis Ziel führte die wunderschön gewählte Strecke durch das ebenso wunderschöne Weinviertel.



Bei den drei Timingprüfungen (Ernstbrunn, LGH Korneuburg und Matzen) konnten unsere Mitglieder/Teams ihr präzises Fahren bzw. Können unter Beweis stellen.



Bei der Siegerehrung in Seyring wurden die Pokale der Preisträger verteilt



In der eigenen JDOST Wertung gab es dann folgende Platzierungen:

- Platz 1 - Schöbel/Nussgraber
- Platz 2 – Kurzreiter
- Platz 3 – Winkler
- Platz 4 – Korecky/Brockmann
- Platz 5 - Bednar
- Platz 6 – Schostal
- Platz 7 – Wimpissinger
- Platz 8 - Pertusini/Taibl



Wir gratulieren ALLEN Preisträgern zur hervorragenden Leistung und freuen uns auf die 3. Gerasdorfer Oldtimer Classic im Jahr 2022.

Text: Wolfgang Schöbel, Fotos: JDOST



JDOST Ausflug zur Classic Expo nach Salzburg

Vergangenes Wochenende fungierte das Messezentrum Salzburg mit der Classic Expo einmal mehr als Zeitportal.

Unzählige Oldtimer sorgten für nostalgischen Flair in den Messehallen und luden von 15. bis 17. Oktober zu einer Reise in die Vergangenheit.



Grund genug für JDOST, das bunte Treiben aus nächster Nähe zu beäugen.

Früh morgens, als noch kein Hahn den Tag erahnte, machten sich Wolfgang und ich auf den langen Weg nach Salzburg.



Vor dem Eingang wurden die 3 Gs abgefragt - alles sehr ruhig und diszipliniert, wie es sich für anständige Oldtimer-Liebhaber gehört.

Rund 20.000 Besucher folgten dem Aufruf der Messe, gemeinsam das rostigste Hobby der Welt zu zelebrieren und sich mit Gleichgesinnten auszutauschen.



Mitten darunter auch einige unser Club-Mitglieder, die sich ebenfalls am Messegelände einfanden.



Neben den vielen Händler- und Privatfahrzeugen, konnten sich die Besucher zusätzlich von gleich zwei Sonderschauen begeistern lassen.



Bei 75 Jahre Vespa, stand das zweirädrige italienische Kultfahrzeug im Mittelpunkt, während 60 Jahre Jaguar E-Type die schnelle Design-Ikone aus den Sechzigern huldigte.



Unser Interesse galt vor allem den ausgestellten Jaguar-Modellen - da gab es diesmal eine ganze Latte an interessanten Exemplaren.

Eine besondere Rarität war der Umbau eines XJ C12 Coupés zu einem viersitzigen Cabrio durch

die Manufaktur Avon-Sevens of Warwick. Ein Einzelstück für eine Autoshow in den 1970er Jahren.



Ein XJ12 Serie II in einem sehr schönen, originalen Zustand mit leichter Patina war ebenfalls auf der Suche nach einem neuen Besitzer.



Von einem Händler wurde ein sehr seltener Jaguar Mk I angeboten - sehr schön, solche Modelle live betrachten zu können.



Auch heuer gab es wieder eine Dorotheum-Auktion. Abermals kann das Dorotheum mit einer Verkaufsquote jenseits der 90% von einem vollen Erfolg berichten.



Rund 72 der 76 angebotenen klassischen Fahrzeuge, darunter auch zwei Traktoren und zwei Rennwagen, wechselten bei der Auktion den Besitzer.



Star der Versteigerung war ein Lamborghini Countach LP400 S (1979), der für € 460.000 an einen österreichischen Bieter ging.



Die Jaguar-Fraktion war mit einem XJ-S Cabrio, zwei E-Types und einem XK 140 DHC vertreten, die zu gutem Geld den Besitzer wechselten.



Neben dem Schauen kam auch das Reden nicht zu kurz.

Viele Benzingespräche und der Besuch von Roman Kaubek am Messestand unseres Sponsors Kaubek-Oil, ließen die Zeit viel zu schnell vergehen.



Eines der Highlights war, wie jedes Jahr, das abschließende Abendessen in gemütlicher Runde beim Reiterhof Moos im tiefsten Süden der Landeshauptstadt.



Einige Mitglieder und Freunde genossen die wunderbaren Speisen im Restaurant.



Nach langem Geplaudere, schallendem Gelächter und tiefgründigem Sinnieren machten wir uns gegen 22 Uhr auf den Weg zurück nach Wien.

Die Stunde der Geister war deutlich hinter uns, als wir uns nach einem langen Tag erschöpft und zufrieden in die Federn schmeißen durften.

Wir freuen uns schon auf die Classic Expo im nächsten Jahr. Save the date: 14.-16.10.2022 (Clubfahrt voraussichtlich am Sa, 15.10.2022).

Text: Andreas Icha, Fotos: JDOST



JDOST Gansltour

Wie bereits die letzten Jahre zuvor wurde das bereits traditionelle Martini-Ganslevent auch heuer wieder mit einer kleinen und sehr feinen Rundfahrt bereichert!



Treffpunkt war diesmal das Hotel Klaus in Wolkersdorf im Weinviertel, wo sich bereits einige Mitglieder gegen 10:30 Uhr eingefunden hatten.



Pünktlich um 12:30 Uhr starteten wir mit unserer Tour Richtung Eckartsau.

Ziel war das dort gelegene Schloss.



Wir genossen eine exklusive Führung mit Punsch und Kuchen im Rahmen der "Kaiserlichen Weihnachten". Gegen 15:45 Uhr wurde die letzte Etappe in Angriff genommen.



Über Pachfurth – Kaisersteinbruch - Purbach - Siegendorf führte uns diese direkt nach Klingebach zu unserem Endziel dem Weinwirthaus Wlaschits in Klingebach wo einige von uns ihre Zimmer bezogen.

Gegen 18:00 Uhr trafen wir uns in den eigens reservierten Räumlichkeiten zu einem Aperitif.

Nachdem uns die wirklich ausgezeichnete Gans serviert wurde ging das gemütliche Abendessen in einen feuchtfrohlichen Abend über.



Am nächsten Morgen fanden sich einige Mitglieder mehr oder weniger ausgeschlafen zum Frühstück ein und ein gemütlicher Sonntagsbrunch lies dieses gelungene Wochenende ausklingen.

Der Vorstand bedankt sich nochmals bei allen Mitgliedern für die Teilnahme, sowie ein riesengroßes Dankeschön an Marion N. für die Organisation, die Auswahl der Lokalitäten und der Streckenführung!

Text: Wolfgang Schöbel, Fotos: JDOST

Datum	Event
20.01.2022	Club Abend
17.02.2022	Club Abend
17.03.2022	Club Abend
19.03.2022	Kegelmeisterschaft
03.04.2022	Lichtschrantenraining
21.04.2022	Club Abend
23.04.2022	Oldtimertage Ausfahrt
14.-15.05.2022	JDOST bei der Oldtimermesse Tulln
19.05.2022	Club Abend
20.-22.05.2022	Frühjahrsausfahrt
12.06.2022	Lichtschrantenraining
23.06.2022	Club Abend
01.-02.07.2022	JDOST bei Höllental Classic
08.-10.07.2022	Sommerausfahrt
21.07.2022	Club Abend
07.08.2022	Dartturnier
18.08.2022	Club Abend
20.-21.08.2022	JDOST bei den Vienna Classic Days
02.-04.09.2022	Herbstausfahrt
15.09.2022	Club Abend
24.09.2022	JDOST bei der Gerasdorfer Oldtimer Classic
15.10.2022	Clubfahrt zur Classic Expo Salzburg
20.10.2022	Club Abend
05.-06.11.2022	Gansl Tour
17.11.2022	Club Abend
10.12.2022	Weihnachtsfeier

Die o.a. Aufstellung ist unser Plan – Änderungen sind möglich. Die aktuellen Termine findet ihr auf der JDOST Homepage unter ‚Termine‘ → www.jdost.at/de/events

Oldtimer fahren – Faszination und Leidenschaft



Diesmal möchte ich dir gerne einen Eindruck vermitteln, wie sich das Fahren in einem Oldtimer anfühlt. Vielleicht kannst du danach verstehen, warum dies auf viele Menschen eine Faszination ausübt.



Jedem Oldtimer-Besitzer zaubert sein Alteisen ein Lächeln ins Antlitz

Definition: Oldtimer

Definieren wir zunächst einmal 'Oldtimer' bzw. 'Historisches Fahrzeug'. Ganz allgemein ist es ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Fahrzeug,

- mit Baujahr 1955 oder davor, oder
- das älter als 30 Jahre ist und in die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie approbierte Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen ist.

Hier im speziellen Fall berichte ich dir über meine ErFAHRungen

mit einem 'Daimler V8 2.5 litre' aus dem Jahr 1964. Die Konzeption des Autos stammt aus den rockigen 1950er Jahren. Das Fahrzeug ist in einem ordentlichen Zustand - technisch in Ordnung, kaum rostig (!), optisch außen recht gut, Innenraum mit ordentlich Patina. Alles in allem ein Oldie zum Reinsetzen und fahren - kein Museums- oder Concours-Teil.



Was ein Oldtimer ist, ist genau definiert. Vor Baujahr 1955 oder mindestens 30 Jahre alt und in einer approbierten Liste

Der Daimler V8 2.5 litre

Der Daimler V8 ist im Grunde ein Jaguar Mk II mit einem 2,5 Liter V8-Zylinder Motor, den Jaguar durch den Kauf der Daimler Motor Company im Jahr 1960 bekam. Die Produktion dieses Klassikers erfolgte von 1962 bis 1969. Er war der erste Daimler unter der Führung von Jaguar - die Top-Ausführungen vieler Modelle heißen seit damals 'Daimler' und überzeugen mit

besonders luxuriöser Ausstattung.



Früher waren Kühlerfiguren alltäglich - hier die Daimler 'Figur' auf der Motorhaube des Daimler V8

Der Jaguar Mk II galt in den 60er Jahren als eine der sportlichsten Limousinen am Markt - in der Top-Motorisierung mit 3,8-Liter Sechszylinder Motor und 220 PS. Damit erreichte er bis zu 200 Km/h und beschleunigte in 8,5 Sek. von 0-100 Km/h. Das war gleich flott, wie beispielsweise die Sportwagen Aston Martin DB4 oder Ferrari 250 GT - damalige Limousinen kamen da nicht einmal in die Nähe.

Der Daimler mit dem V8-Murl ließ es gemütlicher angehen. Die 140 PS erzeugen die Gänsehaut durch den 8-Zylinder-Sound und nicht durch brachiale Kraft. Die BorgWarner 3-Gang-Automatik schluckt einige der zart wiehernden Pferde gleich im Ansatz.



Der sanft blubbernde Achtzylinder V-Motor mit 2,5 Liter Hubraum leistet 140 PS

Vier Türen bieten komfortablen Zugang zu allen Plätzen und der Kofferraum ist halt ein Kofferraum einer kompakten Limousine.

Das Auto ist 459 cm lang, 170 cm breit, 147 cm hoch und hat ein Leergewicht von ca. 1.500 Kg - nur damit du es von den Abmessungen her gut einordnen kannst.

Vor der Fahrt

Abgesehen von der unbändigen Vorfreude auf das kommende Erlebnis, mag ein Oldie etwas persönliche Zuwendung.



Verchromte Zentralverschlüsse als kleine Kunstwerke - heutzutage undenkbar

Du prüfst, ob genug Öl und genug Kühlwasser drinnen ist. Dann noch ein Blick auf die Reifen - eh kein Patschen? Und eine kritische Würdigung des Garagenbodens, ob sich das gute Stück einer seiner Flüssigkeiten entledigt hat - du hast sicher schon von Inkontinenz im hohen Alter gehört.

Böse Zungen behaupten: wenn ein Jaguar kein Öl verliert, ist keines mehr drinnen! So ein Blödsinn...

KeylessGo? Jo jo...

Ach ja... Schlüssel. KeylessGo ist zwar englisch, hieß aber damals in London, dass du ohne Schlüssel das Haus verlassen hast. Fernbedienung gab es damals für Fernseher - aber nur mit Kabel. Ein Schlüssel... nicht für das Auto sondern für jedes Schloss des Autos. Je einen für die Türen, den Kofferraum, den Tankverschluss und für das Zündschloss. Spannend!



KeylessGo gibts beim Volvo V60 - beim Daimler V8 vier verschiedene Schlüssel

Öffne die Tür

Schon alleine das Öffnen der Türe... Dein Hand umschließt fest den verchromten Türgriff, du drückst mit dem Daumen fest den Entriegelungsknopf, der Widerstand löst sich, du öffnest die Fahrertüre und erblickst das Cockpit. Holz, Leder, Bakelit Lenkrad mit dünnem Kranz und verchromten Hup-Ring, Rundinstrumente, Schalter, Kontrollleuchten,... ein Kunstwerk aus edlen Materialien und von ästhetischer Schönheit.



Armaturenbretter waren früher noch wirkliche Bretter - Rundinstrumente und Schalter soweit das Auge reicht

Alleine dieser Anblick lässt dich frohlocken und dir Tränen der Freude in die Augen steigen. Dass diese, ob der enden wollenden Künste von Fürst Lucas(*), dem Erfinder der Finsternis und dessen kühne Elektrik-Kapriolen in Tränen der Wut und Verzweiflung umschlagen, steht auf einem anderen Blatt geschrieben. Aber lassen wir uns die Hochstimmung hier nicht von vermeintlichen

Nebensächlichkeiten in den Abgrund reißen.

Gentlemen! Start your engines!

Es wird ernst...

Du findest den zum Zündschloss passenden Schlüssel, steckst ihn in die dafür vorgesehene Öffnung, die prominent in der Mitte des Armaturenbretts (ja, wirklich noch ein Brett) thront. Mit gebotener Vorsicht, weil leicht hakelig, drehst du den Schlüssel im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag. Ein leises 'taktaktaktaktak..tak..tak.....tak..... .tak' aus dem Kofferraum - die Benzinpumpe. Druck ist reichlich aufgebaut, die Schwimmerkammern der beiden SU-Vergaser sind gefüllt. CHOKE ziehen nicht vergessen, damit das Benzin-/Luftgemisch beim Kaltstart angereichert wird. Der Automatikwählhebel zeigt 'P', du stehst auf der Bremse und dann, endlich... Deine Hand erhebt sich zum Startknopf, der sich, ebenfalls mittig gleich neben dem 'Cigar lighter' aus dem Armaturenbrett herausreckt. Du wählst einen Finger, oftmals den Zeigefinger, um ihn sanft auf den Druckschalter zu legen und diesen mit gebührendem Druck zu betätigen. Der Starter verrichtet seine Arbeit, dreht die Kurbelwelle ein paar Umdrehungen, der Motor springt an. Meistens jedenfalls.



Ein großes Steuerrad aus Bakelit mit dünnem Lenkradkranz für den Kapitän der Landstraßen

Du wartest einige Augenblicke bis sich der Öldruck aufgebaut hat, das Wasser sich im Kühlkreislauf in Bewegung gesetzt hat und nebenbei das sanfte Blubbern des V8-Zylindermotors von der Ohrmuschel direkt ins Herz strömt. Ein sanftes, zärtliches Streichen der Finger über das Lenkrad, ein wohligh prüfender Blick auf das Rundinstrumentarium und ein

leichtes Justieren des Chokes, um den Leerlauf zu stabilisieren.

Los geht's

Es wird ernst. Der rechte Fuß drückt das Bremspedal nieder und du bewegst den Automatikwählhebel von 'P' auf 'D' - ein leichter Ruck geht durch den Daimler. Du legst beide Hände bedächtig auf den dünnen, schwarzen Lenkradkranz und hebst den rechten Fuß vom Bremspedal. Das Auto rollt los.



Oldtimer begeistern viele Menschen durch klassische Linienführung

Ist die Fuhre in Bewegung - der Motor hat seine Betriebstemperatur noch nicht erreicht - gibst du anfangs bedächtig Gas, damit sich das Aggregat im Motorraum nicht verschluckt. Das Benzin-/Luftgemisch wird anfangs noch etwas zögerlich angenommen. Obacht beim Abbiegen auf eine verkehrsreiche Straße in den Fließverkehr.

Volle Konzentration

Die ersten Meter hast du bravourös gemeistert. Der Motor ist nach einigen Minuten auf Betriebstemperatur und der Motor braucht die Unterstützung des Chokes nicht mehr.

Du fährst auf einer der typischen kleinen Landstraßen durch das malerische Weinviertel. Kurve - Hügel! rauf - Kurve - Hügel! runter - lange Gerade - lang gezogene Kurve - Hügel! - Kurve - usw. usw. Keine Servolenkung - beim Fahren geht sie dir nicht ab. Während des Fahrens sind laufend Lenkkorrekturen nötig - das ist der damaligen Lenkungs-Technologie geschuldet. Du kennst sicher Filme, wie 'Jerry Cotton - Der Tod im roten Jaguar' bei dem Jerry in seinem E-Type sitzt und sogar auf gerader Strecke ununterbrochen mit dem Lenkrad sägt. Konzentration bitte!!!



Mit dem Oldie on the road - ein unvergessliches Erlebnis

Und immer die wichtigsten Instrumente im Blick behalten. Tacho und Drehzahlmesser sind gut ablesbar und direkt im Blickfeld. In der Mitte des Armaturenbretts sind Wassertemperatur, Öldruck und Amperemeter mit geschärftem Auge zu beobachten. Bei Oldtimern, in denen noch Originalteile ihren Dienst verrichten ist die Möglichkeit eines Gebrechens viel leichter möglich als in einem modernen Auto.

Bremsen, bremsen...

Vorausschauend fahren ist immer richtig. Bei einer Bremskonstruktion aus den wilden 50er Jahren sogar lebenswichtig. Bist du gewohnt, bei deinem Neuzeit-Vehicle das Bremspedal nur leicht mit der kleinen Zehe anzutippen, um zu verzögern, wirst du dich im Oldtimer dramatisch umstellen müssen. Um aus höheren Geschwindigkeiten zu stoppen empfiehlt sich ein herzhafter, gut dosierter Tritt auf das Bremspedal. Aber Achtung: kein ABS und tendenziell schmale Reifen gebieten Ehrfurcht. Und das, obwohl dieser Daimler V8 bereits damals serienmäßig über vier Scheibenbremsen verfügte - Anfang der 60er-Jahre eine Sensation bei Serien-Limousinen. Trotzdem gibt es - wie damals so üblich - nur ein Einkreis- statt eines Zweikreis-Bremssystems. Fällt dieser eine und einzige

Bremskreis durch einen Defekt aus... oje!



Sogar Modellbezeichnungen und Schriftzüge haben Stil bei den alten Autos

Nun, das aktive Selberfahren mit allen Sinnen und hoher Konzentration übt eine magische Faszination aus. Starten - fahren - beschleunigen - lenken - bremsen. Immer im Bewusstsein, ein Fahrzeug zu bewegen, das mehr als ein halbes Jahrhundert alt ist. Und das Abenteuer, nicht zu wissen, ob du am Ende des Tages ohne Panne wieder zu Hause ankommst - ja, so ist das.

Da kommt Freude auf

Fährst du mit einem Oldtimer durch die Lande, werden dir in den meisten Fällen die Leute mit großem Wohlwollen begegnen. Lachende Kinder, frohlockende Mütter und applaudierende Väter am Straßenrand lassen dein Herz aufgehen. Mit einem klassischen Auto auf der Straße weckst du bei deinen Mitmenschen oft Erinnerungen an schöne, gute, bessere Zeiten.



Schaut dich ein Auto so an, dann ist es um dich geschehen. Glaub mir!

2017 gab der ÖMVV (Österreichischer Motor-Veteranen-Verband) die Studie 'Oldtimer in Österreich' in Auftrag.

Eines der Ergebnisse war, dass knapp 60 % der Österreicher Freude daran haben, einen Oldtimer auf der Straße zu sehen.

Danke, Daimler!

Wenn du nach einer Ausfahrt mit deinem Oldie ohne Defekt heim kommst, freust du dich wie ein kleines Kind über ein Kinderschokolade-Ei und bedankst dich bei deiner mobilen Pretiose.

Zündung aus - Motor aus - Knistern und Knacken aus dem Motorraum, wenn die Metalle, Flüssigkeiten und Gummis beginnen, sich abzukühlen. Zufrieden kuschelt sich der Daimler in sein Garagen-Eckel.

Du schiebst ihm die Inkontinenz-Tasse unter seinen Motor und das Getriebe - nur zur Sicherheit! Noch das eine und/oder andere aufmunternde Wort zu ihm und die Aussicht, bald wieder Auslauf zu bekommen. Du drehst dich um. Und im Augenwinkel erkennst du, dass er dir zuzwinkert. Ja, wirklich!



Liebevoller Details, wie dieser verchromte Rückspiegel erfreuen das Auge und das Herz

Garage abschließen und voll Freude und Stolz genießt du den Rest des Tages und denkst an

die vielen schönen, gemeinsamen Kilometer des heutigen Tages zurück.



Der Sonne entgegen und hoffentlich pannentfrei wieder nach Hause

Kauf, Erhaltung und Hilfe

Wie es mit dem Kauf und der Erhaltung eines Oldtimers aussieht, wo du Hilfe bekommen kannst und welche Aktivitäten du mit deinem alten Blech noch so unternehmen kannst werde ich dir in weiteren Artikeln erzählen.



Wenn Standlichter zu Kunstwerken werden

Daten & Fakten des Daimlers

- Fahrzeug: Daimler V8 2.5 litre
- Erstzulassung: Februar 1964
- Motor: V8 Benziner
- Hubraum: 2.548 ccm
- Leistung: 140 PS bei 5.800 U/Min
- Drehmoment: 155 Nm bei 3.600 U/min
- Kraftübertragung: 3-Gang Automatikgetriebe (Borg-Warner 35)

- Antriebsart: Heckantrieb
- Beschleunigung 0-100 Km/h: 13,8 Sek.
- Höchstgeschwindigkeit: 175 Km/h
- Verbrauch (WLTP-Norm): ha ha ha...
- Verbrauch (Test): ca. 12-15 l/100 Km
- Länge: 459,0 cm
- Breite: 169,5 cm
- Höhe: 146,0 cm
- Radstand: 273,0 cm
- Leergewicht: 1.430 Kg



Die kunstvollen Rundungen der klassischen Karosserie harmoniert bestens mit der Natur

(*) Lucas Industries - britischer Hersteller von Automobilzubehör und Zulieferer britischer Automobilhersteller. Oftmals belächelt, wegen angeblicher Unzuverlässigkeit elektrischer Bauteile

Text und Fotos: Andreas Icha



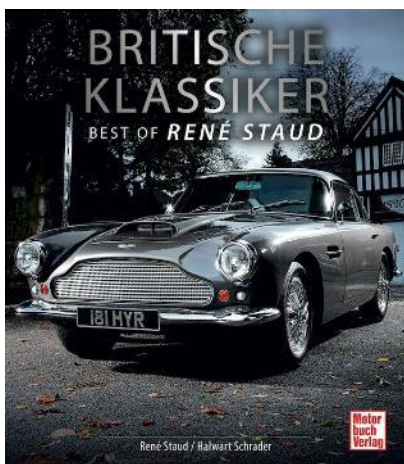
Britische Klassiker – Best of René Staud

Alleine die Vorderseite des Covers macht neugierig auf das Buch 'Britische Klassiker'.

Es zeigt einen wunderschönen Aston Martin DB4 aus dem Jahr 1962. Stil- und makellos in Szene gesetzt von Profi-Fotograf René Staud.

Auf der Rückseite leuchtet der Badge eines Jaguar XK 140 und die passende, springende Raubkatze dazu.

Der Schutzumschlag zeigt die gleichen Motive, wie das Hard-Cover.



Das Cover des Buches 'Britische Klassiker - Best of René Staud' (Foto: Motorbuch Verlag)

Das leinen gebundene Buch lebt von den mehr als 200 teils großformatigen Bildern.

Diese stammen einerseits von René Staud und andererseits von den Herstellern oder Archiven.

Das Inhaltsverzeichnis zeigt die klare Struktur des Buches und am Buchende sind sämtliche Bildquellen angeführt.

Das Buch informiert zunächst über René Staud's Beziehung zu britischen Klassikern und welchen Stellenwert diese in seinem Leben hatten und haben in Form eines Interviews.

Im Hauptteil beschreibt der Automobilhistoriker Halwart Schrader ausgewählte Berühmtheiten wie den Aston Martin DB5, Kult-Autos wie den Mini, Le-Mans-Rennwagen der 1930er Jahre, Britische Roadster wie den Triumph TR4 oder Sportwagen-Exoten wie den Jaguar XJ220.



René Staud setzt in diesem Buch einige Auto-Legenden stilvoll in Szene, wie beispielsweise diesen Aston Martin DB6 (Foto: René Staud aus dem Inhalt von Britische Klassiker, Motorbuch Verlag)

Beispielsweise beschreibt Halwart Schrader die Historie des Herstellers Jaguar von seiner Entstehung bis in die Moderne anhand der klassischen Jaguar Modelle SS 1 bis zum modernen Exoten XJ220 - wunderschön illustriert durch kunstvolle Fotos.

Bereits im Interview wird auf diese Fahrzeuge mit Seitenangaben verwiesen - damit ist der direkte Bezug zwischen René Staud und den Klassikern hergestellt.

Der Hersteller Jaguar nimmt mit mehr als 30 Seiten den größten Anteil aller 16 Erzeuger ein.

Von Alvis bis Wolseley gibt es viele Autobauer zu bestaunen -

sogar wahre Exoten, wie Lagonda oder Singer.



Der Jaguar XK140 DHC findet sich ebenfalls im umfangreichen Bildband (Foto: René Staud aus dem Inhalt von Britische Klassiker, Motorbuch Verlag)

Der Hauptfokus dieses Werks sind die Fotos, die diesen farbenprächtigen Bildband ausmachen - der informative Text

ergänzt den Bildband um grundlegende Fakten.

Mein Fazit:

Der Bildband 'Britische Klassiker - Best of René Staud' zeigt eine interessante Auswahl von René Staud's automobiler Favoriten.

Auf Fotos von Staud großartig in Szene gesetzter Fahrzeuge bilden den Fokus. Interessante Informationen zu den Herstellern runden das Werk ab.

Ein Buch für stille Momente, in denen du die Bilder auf dich wirken lassen kannst - vielleicht mit einem Gläschen eines edlen Tropfen in der Hand.

Daten und Fakten zum Buch

- Titel: Britische Klassiker
- Untertitel: Best of René Staud
- Autoren: René Staud / Halwart Schrader
- Verlag: Motorbuch Verlag
- Genre: Sachbuch Auto/Motor
- Seitenzahl: 232
- Abbildungen: 220 Bilder
- Format: 230 x 265 mm
- Preis: EUR 51,30 (Österreich, 10.09.2021)
- Erscheinungsjahr: 2020

Text: Andreas Icha, Fotos: Andreas Icha und René Staud, Motorbuch Verlag)



Aston Martin DBS Superleggera – superleichte Brutalität

Der Aston Martin DBS Superleggera, so die exakte Modellbezeichnung dieses hoch exklusiven Sportwagens, ist ein wahrer Verwandlungskünstler. Gerade noch schlurftst du untertourig durch eines der stillen Straßendörfer im niederösterreichischen Weinviertel.



Der Aston Martin DBS Superleggera vor malerischer Kulisse im Weinviertel

Ortsende! Plötzlich mutiert das sanfte Wesen zu einem brutalen,

brüllenden Geschoß, das deine Ganze Aufmerksamkeit erfordert. 725 PS und 900 Nm gehen nicht spurlos an dir vorüber. Superleggera heißt übrigens 'superleicht'. Böse Zungen behaupten, der Namenszusatz kommt daher, dass du super leicht ins nächste Radar tappst. Aber alles der Reihe nach...

Erster Eindruck: unvergesslich

Wohnst du in der österreichischen Osthälfte, dann wirst deinen neuen Aston voraussichtlich bei Aston Martin Wien erwerben - hervorragend betreut durch Stefan Ziegelbauer und seinem hoch motivierten Team. Den Moment, wenn dir - nach ausführlicher Beratung und Einschulung - endlich der Schlüssel deines nigelnagel-

neuen DBS in die Hand gedrückt wird. Du nährst dich langsam und ehrfürchtig diesem automobilen Kunstwerk - ein unvergessliches Erlebnis.



Bei den Beratern und Betreuern von Aston Martin Wien ist dein Schmuckstück in besten Händen

Totale Verschmelzung

Nach dem du die perfekten Proportionen des Aston Martin DBS gehuldt hast, öffnest du die große Coupé-Türe und lässt dich langsam in den edlen Leder-Sportsitz gleiten. Der DBS will dich halten und nimmer loslassen. Die Verschmelzung nimmt ihren Lauf. Du bist umgeben von 'echten' Materialien. Leder, Metall und ganz wenig Kunststoff - rundum meisterhaft verarbeitet.



Die Sportsitze bieten vorbildlichen Seitenhalt, sind trotzdem bestens tauglich für lange Reisen

Im Cockpit angelangt

Das Rauhleder-Lenkrad ist griffig und die Schaltpaddles aus kühlem Metall - das willst du nicht mehr loslassen. Mit der vielfältigen Sitzverstellung ist die passende Sitzposition rasch gefunden. Die Armaturen mit den wesentlichen Informationen liegen gut im zentralen Blickfeld. Die Bedienung der wichtigsten Funktionen erledigst du mittels drehen und drücken auf den Lenkrad-Tasten. Aston Martin-like die beiden Taster am Lenkrad, mit denen du links das Fahrwerk und rechts die Antriebs-Charakteristik (jeweils dreistufig - Sport, Sport+ und Track) deinem aktuellen Bedürfnis anpassen kannst.



Im Cockpit ist die großartige Verarbeitung der edlen Materialien direkt sichtbar

Los geht's

Die Spannung steigt. Andächtig drückst du den mittig unter den

Lüftungsdüsen platzierten Start/Stop-Knopf. Der Starter reißt den 12er an - der brüllt kurz auf und fällt in ruhiges Leerlauf-Gebrabbel. Die Fahrstufenwahl übernimmt beim DBS eine Knopferl-Galerie statt eines Wählhebels. 'D' für 'Drive' gedrückt und ein kleiner Ruck geht durchs Auto. Vorsichtig Gas geben und langsam vom Aston Martin Wien-Gelände davon gerollt. Die ersten Meter lassen erkennen - der Sportwagen lässt sich ganz easy bewegen. Absolut alltagstauglich. Keine Allüren. OK, die Rundumsicht eines SUVs á la Aston Martin DBX oder ähnlichem kann deutlich mehr. Der - bei einem Sportgerät dieses Kalibers essentielle - Blick nach vorne bleibt jedoch ungetrübt.

Eine Art von Komfort

Das Fahrwerk gibt sich im 'Normal'-Modus erstaunlich komfortabel. Vor allem bei lockerer Fahrt über Land oder auf dem Highway. Cruisen in 30er- oder 50er-Zonen sind nicht die Vorzeige Disziplin dieses Fahrzeugs - da kommen kurze Stöße schon mal trocken durch.



21-Zöller mit Reifen, die bis zu 340 Km/h aushalten müssen

Wo fühlt sich ein DBS Superleggera am wohlsten? Ja! Leere kurvige Autobahnen - vorzugsweise in Deutschland ohne Speedlimit. Da saugt er sich förmlich an den Asphalt und schlürft elegant Km für Km unter sich durch. Sehr schnelles, sportlich gefahrenes Reisetempo. Zu zweit mit knappem Gepäck in opulent, luxuriösem Ambiente

von 'A' nach 'B'. Da willst du nicht mehr raus aus dem Aston, wenn du in 'B' angekommen bist. Du willst gleich weiter nach 'C', 'D', 'E',...

Startflagge 'Ortsende-Tafel'

Wo beeindruckt dieser Kraftlackl am meisten? Dann, wenn die Startflagge in Form einer Ortsende-Tafel fällt und vor dir - beispielsweise - die unendlichen Weiten des österreichischen Wein- oder Waldviertels liegen. Eine Abfolge von Sprint-Geraden, verbunden durch Kurven, die sich an die sanften Hügel der Landschaft schmiegen warten nur darauf, von euch (dem DBS und DIR) gebügelt zu werden.



Das bullige Heck unterstreicht die hohe Leistung dieses Sportwagens

Angst und Faszination

Also... was dann abgeht, wenn du das Gaspedal forsch gen Fahrzeugboden drückst ist... WOOOOW!!! Wie äußerte sich diesbezüglich der legendäre Joe 'Giuseppe' Black zu diesem Ereignis: "Du! Das Auto macht mir jetzt ein bisschen Angst!". Hohes Verantwortungsbewusstsein vorausgesetzt und ohne Spielereien, wie 'Ausschalten des ESP' ist der Umgang mit dem DBS gefahrlos. In unbedachten Händen, kann dieses Auto zur gefährlichen Waffe werden. In jedem Fall ist FASZINATION groß geschrieben!



Den Rennanzug empfehle ich nur für das Fahren auf der Rennstrecke - schaut aber cool aus

Enorme Kraft

Nicht die schieren Fahrleistungen, sondern die Art und Weise der Kraftentfaltung, gepaart mit dem Kreiseln des Bi-Turbo 12-Enders faszinieren. 0-100 Km/h in 3,4 Sekunden und eine Top-Speed von 340 Km/h sind enorm, bringen das Erlebnis jedoch nicht auf den Punkt.



Mr. Black erkennt mit geschultem Blick: der 5,2-Liter V12-Zylinder Bi-Turbo Motor hängt hinter der Vorderachse als Mittelmotor

Geprägt durch das irrwitzige Drehmoment von 900 Nm (ab 1.800 U/Min) fühlst du dich wie in einer soeben abgefeuerten Kanonenkugel aus einer der 100 Kanonen der 'Victory' im 18. Jahrhundert. Trotz breitester

Bereifung und exquisitem Fahrwerk hat die Elektronik alle Hände voll zu tun, um den Aston in der Spur zu halten. Du wirst sehr bald feststellen: gefühlsvolles, sensibles Gas Geben bedeutet mehr Vortrieb als der feste Draufhatscher. Dann fühlt sich die Elektronik bemüßigt maßregelnd einzugreifen.

Im Grenzbereich

Ein weiteres Phänomen: das Fahrwerk im winkligen Geläuf. Schier endlos scheinender mechanischer Grip ermöglicht ungeahnte G-Kräfte. Eine Bitte... NEIN, ein Befehl: versuche NIEMALS auf öffentlichen Straßen den Grenzbereich eines DBS zu erkunden! Der liegt so weit weg (ich vermute hinter den sieben Bergen bei den sieben Zwergen), dass er im gesetzlichen Rahmen nicht zu erreichen ist.

Eh selbstverständlich, trotzdem erwähnenswert: die Carbon-Keramik-Bremsen packen dermaßen kräftig zu, dass du darauf achten musst, dass deine Augäpfel nicht die Flucht nach vorne antreten. Bremsfading kennen diese Energieumwandler nur vom Hörensagen.



Die Carbon-Keramikbremsen bringen den DBS-Express prompt zum Stehen

Track Day? YESS!

Mein Tipp: diesen grandiosen Sportwagen am Limit und artgerecht zu bewegen ist ein Erlebnis. Suche diese Erfahrung am Besten bei einem 'Track Day' der von Aston Martin z.B. in

Silverstone angeboten wird. Mehr Infos dazu findest du auf der Aston Martin Homepage oder du wendest dich vertrauensvoll an das Team von Aston Martin Wien.



Feine Designdetails, wie der Superleggera-Schriftzug auf der Motorhaube runden das Bild dieses Juwels ab

Noch mehr Eindrücke

Meine Eindrücke von den Testfahrten rund um den Nürburgring findest du übrigens in meinem Bericht 'Aston Martin am Nürburgring - Weekend als Testfahrer' - nicht nur die mit dem DBS sondern auch mit DBX, Vantage und DB11.



Das Aston Martin Racing Performance Center beim Nürburgring nutzt die Nordschleife für ausgedehnte Testfahrten

Kritik? Echt?

Eine Kritik muss ich anbringen. Nein, nicht dass sich ein Erwachsener auf den hinteren Sitzen leicht beengt fühlen könnte oder dass ich mein Carbon-Rennrad im Kofferraum nicht unterbringen kann. Nein, ganz banal... die Bedienung von Infotainment und Klimasystem. Leute! Das ist nicht State-of-the-art! Relativ kleiner Touchscreen, ein Touch-Slider als Lautstärkeregler unten in der Mittelkonsole, ein fummeliges Touchpad plus Dreh-/Drück-Rad... Das hat enorm viel Luft nach oben. Zur Ehrenrettung sei erwähnt, dass das bei einer solchen Fahrmaschine eh nicht Top-Priorität hat.



Der Schlüssel zum Glück

Eines der geilsten Features (zugegeben, auch ziemlich sinnlos) ist die elektrisch öffnende/schließende Abdeckung des Faches unter der Mittelarmlehne.

Kosten gibt's auch

Also gut. Dann noch einige Worte zur Wirtschaftlichkeit.

Beim Verbrauch kannst du bis auf 10 l/100 Km runter kommen. Aber wen interessiert sowas? Klar: 25 l/100 Km sind auch möglich. Na und?



Ein kurzes Pauserl nach freudvollem Kurvenkratzen im Weinviertel

Der Preis?

Der Einstieg in die Welt des DBS startet bei nicht einmal EUR 400.000,-. Mit ein paar Individualisierungen - du willst doch keinen DBS in Basis-Ausstattung - bist du schon mal rund um die halbe Mio. Eigentlich preiswert! Ja, der DBS Superleggera ist seinen Preis allemal wert. Und wenn du nun anfängst zu rechnen, ob du

dir so einen leisten kannst oder nicht, dann vergiss ihn gleich wieder. Die ca. 500 tEuronen, die du dann weniger am Konto hast, sollten dich nicht stören. DANN bist du beim DBS goldrichtig.

Der DBS - ein Hingucker

Neben ausgedehnten Testfahrten durfte der DBS die Herzen vieler Menschen erfreuen.

Als eines der Highlights beim Club-Stand des Jaguar Daimler Owners Sports & Touring Car Club (www.jdost.at) bei den Vienna Classic Days 2021 repräsentierte der Aston Martin DBS Superleggera den modernen britischen High-Performance-Sportwagen.



Der DBS als Blickfang am JDOST-Stand im Rahmen der Vienna Classic Days 2021

Er fühlte sich sichtlich wohl neben dem Jaguar E-Type Serie 1, von dem Enzo Ferrari damals behauptete, er sei das schönste Auto der Welt.



Aktuelle britische Ingenieurskunst trifft auf einen britischen Klassiker in Form eines Daimler V8 2.5 Litre

Fazit des Redakteurs

Dieses Auto fasziniert mich durch sein schlüssiges Design, die

erstklassige Verarbeitungsqualität und die famosen Fahreigenschaften. Die gewaltige Spreizung zwischen ruhigem, kuscheligem Dahingleiten und brutalen, bösartigen Gebärden ist beeindruckend bis beängstigend. Vielleicht ist der Aston Martin DBS Superleggera nicht der allerbeste Sportwagen - auf jeden Fall ist er eines der beeindruckendsten Autos in diesem Segment.

Daten & Fakten

- Fahrzeug: Aston Martin DBS Superleggera
- Motor: V12-Zylinder Benziner Twin-Turbo als Front-Mittelmotor
- Hubraum: 5.204 ccm
- Leistung kW/PS: 533/725 Systemleistung bei 6.500 U/Min
- Drehmoment Nm: 900 zwischen 1.800 und 5.000 U/Min
- Kraftübertragung: 8-Gang Automatikgetriebe
- Antriebsart: Heckantrieb
- Beschleunigung 0-100 Km/h: 3,4 Sek.
- Höchstgeschwindigkeit: 340 Km/h
- Verbrauch: 13,51 l/100 Km (kombiniert)
- Testverbrauch: ca. 14 l/100 Km
- Länge: 471,2 cm
- Breite: 196,8/214,6 cm (mit/ohne eingeklappten Außenspiegeln)
- Höhe: 128 cm
- Radstand: 280,5 cm
- Wendekreis: 12,4 m
- Leergewicht: 1.945 Kg
- Reifen: 265/35 R 21 (vorne) und 305/30 R 21 (hinten) Pirelli P Zero



Das Aston Martin Logo als weiteres stilvolles Detail auf der Motorhaube des DBS Superleggera

Text und Fotos: Andreas Icha



James Bond 007 – Keine Zeit zum Sterben

Passend zum vorigen Artikel über den Aston Martin DB5 Superleggera habe ich noch ein paar Infos und einen Buch-Tipp für euch – speziell für Freunde der James Bond Agentenfilme.

Der 25. James Bond Film trägt den Titel ‚Keine Zeit zu sterben‘ bzw. ‚No time to die‘ in der Originalfassung.

Mittlerweile läuft dieser Streifen bereits seit ca. einem Monat erfolgreich in österreichs Kinos – die Besucher sind größtenteils begeistert. Einerseits von Daniel Craig, der hiermit seinen letzten Auftritt als ‚Special Agent 007‘ tätigt.

Andererseits von den technischen Effekten, die einen James Bond Film ausmachen.



Aston Martin war schon in frühen James Bond Filmen als Agentenausstatter vertreten

Die Bond-Autos machen einen erheblichen Teil der Faszination der Agentenfilme aus.

Auch diesmal geizen die Filmemacher nicht mit spektakulären Stunts und coolen Karren.

So kommen diesmal unter anderem ein Lancia Thesis und ein Toyota Land Cruiser als Nebendarsteller zum Einsatz.

Sein wichtigstes Dienstfahrzeug – bereits zum neunten Mal – der grandiose Aston Martin DB5.

Einen kurze Auftritt hat die neueste Kreation von Aston Martin – der Supersportwagen Valhalla, der 2022 erhältlich sein wird.

Jaguar Land Rover stellt ebenfalls wieder Modelle zur Verfügung.

Für spektakuläre Gelände-Stunts halten bestens präparierte Land Rover Defender her.

Für Verfolgungsjagden durch schmale historische Gassen und über Steintreppen bereitet Jaguar einen XF vor.

Rechtzeitig zur Film-Premiere gibt es was zum Staunen bei den

Auto-Herstellern und eine Buch-Premiere.

Aston Martin DB5

Im Zuge der ‚No time to die‘-Kampagne erstellt Aston Martin gemeinsam mit Corgi eine Replika des damaligen Modell-Autos – Aston Martin DB5 – in Auto-Lebensgröße.

25 Goldfinger Continuation Cars sind geplant – lauter Reproduktionen des DB5 in der übergroßen Spielzeugschachtel.



Die lebensgroße Nachbildung des Modellautos sorgt für Aufsehen

Land Rover Defender

Der neue Defender ist wieder einer der Hauptdarsteller im aktuellen Bond-Film.

Jaguar Land Rover bringt aus diesem Anlass das auf 300 Exemplare limitierte Sondermodell Defender V8 Bond Edition als Defender 90 oder 110 heraus.



Land Rover Defender 110 V8 Bond Edition

Die Bond Edition wird vom bärenstarken 5-Liter V8 Kompressorbenziner angetrieben.

525 PS und 625 Nm sorgen für adäquaten Vortrieb (0-100 Km/h: 5,4 Sekunden und 240 Km/h Spitze).

Spezielle Schriftzüge mit dem 007-Logo und weitere optische Highlights runden das Bild ab.

Jaguar XF

Um in den schmalen Gassen des historischen, süditalienischen Städtchens Matera James Bond verfolgen zu können, wurden Jaguar XF-Modelle entsprechend präpariert.

Der Allradantrieb war dabei bestimmt hilfreich.

Hier ein Blick hinter die Kulissen der Dreharbeiten:
<https://youtu.be/eXqYjkLJMaQ>



In einem Youtube-Video gibt es einen Blick hinter die Kulissen der Dreharbeiten

James Bond 007 – Ein Bond ist nicht genug

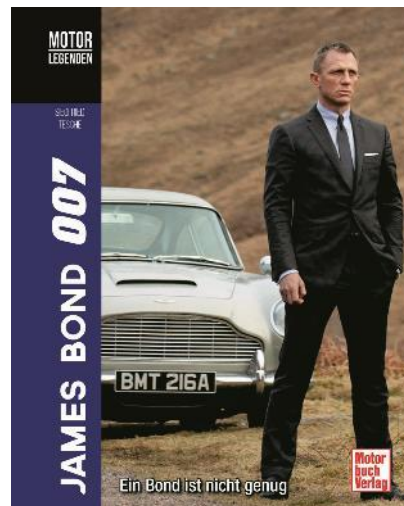
Aus der Serie ‚Motor Legenden‘ veröffentlicht der Motorbuch Verlag dieses Buch von Autor Siegfried Tesche, Spezialist für Filme & Filmstars.

Der Band bietet Einblicke zu legendären Bond-Autos und zu Bonds besten Motorrädern. Neben den Aston Martins und BMWs beschreibt der Autor spezielle Fahrzeuge wie den Bentley aus ‚Casino Royale‘, den T-55 Panzer aus ‚Golden Eye‘ und die Kenworth Trucks aus ‚Der Mann mit dem goldenen Colt‘.

Selbstverständlich dürfen die Bond-Girls nicht fehlen.

Drei Drehorte beschreibt Tesche und animiert dazu, die Gegenden selbst abzufahren.

Alles in allem ein gelungenes, handliches Druckwerk für die Freunde des Agenten mit der Lizenz zum Töten.



James Bond 007 – Ein Bond ist nicht genug. Aus der Serie Motor Legenden

Daten & Fakten zum Buch:

- Titel: James Bond 007
- Untertitel: Ein Bond ist nicht genug
- Serie: Motor Legenden
- Autor: Siegfried Tesche
- Verlag: Motorbuch Verlag
- Genre: Sachbuch Film
- Seitenzahl: 240
- Abbildungen: 183 Bilder
- Format: 170 x 225 mm
- Preis: EUR 30,80 (Österreich; thalia.at; 24.10.2021)
- Erscheinungsjahr: 09/2021

Text: Andreas Icha, Fotos: Fotos: Aston Martin Media, Jaguar Land Rover Media und Motorbuch Verlag





The *Purrfect* Present



JAGUAR HERITAGE SOCKS
FROM £30.00

BUY NOW



JAGUAR ULTIMATE KEYPING
FROM £30.00

BUY NOW



JAGUAR ULTIMATE CUFFLINKS
FROM £60.00

BUY NOW



JAGUAR E-TYPE ARTWORK
FROM £650.00

BUY NOW



JAGUAR ICON MODEL
FROM £65.00

BUY NOW



JAGUAR GOLF UMBRELLA
FROM £40.00

BUY NOW



PORTABLE BATTERY BANK
FROM £35.00

BUY NOW



JAGUAR TRAVEL BAG
FROM £175.00

BUY NOW



JAGUAR CHRONOGRAPH WATCH
FROM £225.00

BUY NOW