



Neuer Jaguar XF Sportbrake: Erster Aufschlag auf dem Centre Court in Wimbledon (Seite 2)



Jaguar F-PACE mit Doppelsieg bei den World Car Awards 2017 (Seite 3)



Welttag des Designs: Neuer Range Rover Velar feiert Deutschland-Premiere (Seite 4)



Land Rover feiert 600.000 Range Rover Evoque mit Sondermodell „Landmark“ (Seite 5)

JDOST-Termine:

- 20.-21.05.2017
29. Oldtimer Messe Tulln 2017
- 22.06.2017
JDOST Club-Abend
- 01.-02.07.2017
JDOST Sommerausfahrt
- 20.07.2017
JDOST Club-Abend
- 17.08.2017
JDOST Club-Abend
- 26.-27.08.2017
Vienna Classic Days 2017

Inhalt:

- Panasonic Jaguar Racing – Punkte in Monte Carlo
Seite 6
- Serie: Autos unserer Mitglieder – Jaguar XJ6 4.2 litre
Seite 7
- Jaguar Drivers' Club News – National Day 2017
Seite 8
- ÖMVV News: UNESCO und FIVA schließen Partnerschaft
Seite 9
- Zeitgenössischer Bericht:**
Drei mal fahren wie James Bond
Seite 10
- JDOST – Events und Sponsoren
Seite 14

Neuer Jaguar XF Sportbrake: Erster Aufschlag auf dem Centre Court in Wimbledon

Erster Blick auf den neuen Jaguar XF Sportbrake auf dem legendären Centre Court in Wimbledon. Weniger als 70 Tage vor dem am 3. Juli startenden Grand Slam-Tennisturnier dient der tadellos hergerichtete Rasenplatz des All England Lawn Tennis Club als perfekte Bühne für den sportlichen Kombi.



Abbildung 1: Jaguar XF Sportbrake NEU

Jaguar Designdirektor Ian Callum beobachtete interessiert, wie unter dem wachsamem Auge des 1. Platzwarts Neil Stubley das Greenkeeper-Team die Silhouette des XF Sportbrake auf dem Rasen liniert wird.

„Beim XF Sportbrake haben wir eine betont nach hinten schwingende Silhouette realisiert. Sie verleiht dem Jaguar Sportkombi einen starken Eindruck von Geschwindigkeit und Sportlichkeit. Zugleich bietet der neue XF Sportbrake ein hohes Maß an Praktikabilität, ohne dass das von unseren Kunden erwartete dynamische Jaguar Design und das agile Handling geschmälert würden“, erklärt Ian Callum.



Abbildung 2: Jaguar XF Sportbrake in Wimbledon

Neil Stubley: „Ian und ich kommen aus sehr unterschiedlichen Berufen. Doch die Rollen des 1. Platzwarts und eines Designchefs bei Jaguar haben eines gemeinsam: der hohe Anspruch an perfekt gezogene präzise Linien“, betont Stubley. „Stimmt nur eine Linie nicht, bemerkt das die ganze Welt. Daher ist es entscheidend, immer eine 100-prozentige Präzision zu erreichen.“

Der neue Jaguar XF Sportbrake wird zu seinem Marktstart, im Herbst dieses Jahres, die bislang aus der Business-Limousine bestehende XF Baureihe erweitern. Jaguar ist offizieller Fahrzeugpartner für „The Championships“ in Wimbledon 2017. Das Grand Slam-Turnier im Süden Londons startet am 3. Juli (Montag); das Finale ist für Sonntag, den 16. Juli, angesetzt.

©JDOST – Mai 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Jaguar F-PACE mit Doppelsieg bei den World Car Awards 2017

„Bestes und schönstes Auto der Welt“ – dieser Titel gebührt dem Jaguar F-PACE nach einem Doppelsieg bei den World Car of the Year Awards 2017 nun auch ganz offiziell. Als erst zweites Modell in der 13-jährigen Geschichte der Awards gelang es dem ersten Performance-SUV von Jaguar, gleich beide prestigeträchtigen Preise zu gewinnen. Das zur Eröffnung der New York Auto Show veröffentlichte Votum für den aktuellen Bestseller in der Jaguar Modellpalette füllten 75 renommierte Motorjournalisten aus 24 Ländern, darunter sieben aus Deutschland.



Dr. Ralf Speth, CEO, Jaguar Land Rover, sagte: „Der F-PACE wurde als Performance-SUV mit außergewöhnlicher Dynamik, hoher Alltagstauglichkeit und mutigem Design entwickelt. Der Doppelsieg bei diesem Wettbewerb würdigt das Talent und die fantastische Arbeit unserer Jaguar Teams. Sie haben den weltweit praktischsten Sportwagen und dazu ein Modell entwickelt, von dem unser Unternehmen in kurzer Zeit so viele Einheiten verkauft hat wie nie zuvor in seiner Geschichte.“



Abbildung 3: Jaguar F-PACE - Award-Gewinner

Für Jaguar ist es der erste Gesamtsieg bei den World Car of the Year Awards. Dabei setzte sich der F-PACE im Finale gegen den Audi Q5 und den Volkswagen Tiguan durch. Veredelt wurde der Triumph durch den gleichzeitigen Sieg in der Wertung „World Car Design of the Year“. Nach dem Range Rover Evoque (2012) und dem Jaguar F-TYPE (2013) ging der erste Preis im prestigeträchtigen Designwettbewerb zum zweiten

Mal an Jaguar. Dabei schlug der F-PACE das Mercedes-Benz S-Klasse Cabriolet und den Toyota C-HR.

Ian Callum, Designdirektor, Jaguar, sagt: „Der F-PACE ist unser erster SUV und unzweifelhaft als Jaguar zu erkennen. Der Gewinn der beiden Trophäen rechtfertigt die Entscheidung, unsere Jaguar Design-DNA und die dynamischen Qualitäten in ein neues Marktsegment überführt zu haben.“

Mike Rutherford, Jury-Mitglied sowie Direktor und stellvertretender Vorsitzender, World Car Awards/World Car of the Year, sagte: „Jaguar hat das Udenkbare erreicht: Im ersten Zug den World Car Design of the Year-Preis errungen. Und dann zusätzlich noch den Gesamtsieg des ‚World Car of the Year‘ Awards errungen. Mit dem F-PACE haben die stolzen und hochtalentierten Ingenieure und Designer der britischen Marke weitaus größere und finanzkräftigere Konkurrenten aus Europa, Asien und Nordamerika geschlagen.“

Der F-PACE ist der erste Performance-Crossover aus dem Hause Jaguar. Indem er der Marke neue Kundenkreise erschloss, trug er entscheidend zu den neuen Verkaufsrekorden des Geschäftsjahres 2016 bei.

Das Motorenangebot des F-PACE reicht vom hochmodernen 2,0-Liter-Vierzylinder-Dieselmotor aus der Ingenium-Reihe bis zum 380 PS starken 3,0-Liter-V6-Kompressor, der in nur 5,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h sprintet.

©JDOST – Mai 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Am Welttag des Designs: Der neue Range Rover Velar feiert seine spektakuläre Deutschlandpremiere

In einer spektakulären Installation unter dem Motto #PUREVELAR feiert der neue Range Rover Velar am 27.04.2017 seine Deutschlandpremiere. Land Rover präsentiert seine jüngste Neuentwicklung im reflexionsarmen Raum der Technischen Universität (TU) München erstmals auf deutschem Boden einem ausgewählten Premierenpublikum. Ort und Datum sind bewusst gewählt, denn am Welttag des Designs wird hier eine völlige Konzentration auf das Sehen und Erleben des neuen Range Rover Velar möglich – ganz im Sinn des Prinzips des Reduktionismus, das den SUV-Neuling bestimmt. Nach der Premiere in München geht der neue Range Rover Velar in Kürze auf große Tour durch Deutschland: Im Rahmen einer besonderen Design-Installation auf einem Frachtschiff wird das Modell zwischen 10. Mai und 16. Juli an insgesamt 18 Standorten für Besucher zu sehen sein. Auch diese statische Präsentation im Schiffsbauch verzichtet weitgehend auf Showeffekte, damit nichts von dem reinen und eleganten Auftritt des neuen Range Rover Velar ablenkt.



Abbildung 4: Der neue Range Rover Velar

Als vierte Baureihe erweitert der neue Range Rover Velar das Angebot der Range Rover-Modellfamilie. Er bringt dabei eine neue Dimension an Glamour, Modernität und Eleganz aus den Entwicklungsstudios von Land Rover auf die Märkte. Die erfolgreiche 4x4-Marke gibt ihrem jüngsten Produkt einen Grad an Luxus, Raffinesse und Leistungsfähigkeit mit auf den Weg, der bislang im Segment der Midsize-SUV schwerlich zu finden war.

Zu den maßgeblichen Entwicklungsprinzipien zählt beim neuen Range Rover Velar das visuelle Konzept der Reduktion: Sein Karosseriedesign ist von kraftvoll gestrafften Flächen und perfekt austarierten Proportionen geprägt – bis hin zu herausfahrbaren Türgriffen, um die eleganten Linien nicht zu stören, oder der Mittelkonsole, die nahezu vollkommen auf herkömmliche Schalter verzichtet.

Diese Philosophie des Reduktionismus setzt Land Rover bei der Deutschlandpremiere des Range Rover Velar in ein einzigartiges Veranstaltungskonzept um. Nach dem Eintreffen in der Markenboutique von Jaguar Land Rover am Odeonsplatz gelangen die Premieren Gäste per Shuttle zur TU München. Im reflexionsarmen Raum der Technischen Universität bekommen die Besucher den neuen Range Rover Velar erstmals in Deutschland zu Gesicht – und zwar

ohne Ablenkung durch Geräusche oder Umwelteinflüsse. Denn die auch „schalltoter Raum“ genannte Location erlaubt es, dass sich der Betrachter ganz auf das Kennenlernen des Fahrzeugs und insbesondere seines avantgardistischen Karosseriedesigns konzentrieren kann. Am Welttag des Designs ist die TU München daher für die Premieren Gäste der Schauplatz eines packenden Designerlebnisses.

Ein erster Blick auf den neuen Range Rover Velar bleibt jedoch nicht nur den Münchnern vorbehalten. Land Rover schickt seine Neuentwicklung noch vor der Markteinführung im dritten Quartal dieses Jahres auf Deutschlandtournee: Zwischen dem 10. Mai und dem 16. Juli ist der Range Rover Velar in insgesamt 18 Städten zu sehen.

Die Markteinführung des Range Rover Velar ist im dritten Quartal 2017 geplant.



Abbildung 5: Range Rover Velar - DesignDays

Die Österreich-Premiere fand im festlichen Rahmen der DesignDays im Schloss Grafenegg von 21.-23.04.2017 statt.

©JDOST – Mai 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar, Andreas Icha

Land Rover feiert 600.000 Range Rover Evoque mit Sondermodell „Landmark“

In nur sechs Jahren auf 600 000: Der Range Rover Evoque hat im Segment der kompakten Premium-SUV eine beispiellose Erfolgsgeschichte hingelegt. Den nächsten Meilenstein seines Bestsellers feiert Land Rover nun mit einem neuen attraktiven Sondermodell. Der Range Rover Evoque Landmark wird in dieser Woche bei der Royal Windsor Horse Show, der königlichen Pferdeschau am Schloss Windsor, erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt.



Abbildung 6: Range Rover Evoque Landmark

Seit sechs Jahren sorgt der Range Rover Evoque weltweit im SUV-Markt für Furore. Sein hochmodernes Design, das Komfort-Interieur in bester Range Rover-Qualität und sein reiches Angebot an Möglichkeiten zur Personalisierung machten den kompakten Briten zum Verkaufsschlager – neben den markentypischen Fähigkeiten für jeden Untergrund. Die Beliebtheit des Evoque ist ungebrochen, sie wächst sogar weiter. So erzielt das Premium-SUV im März mit knapp 18 000 vermarkteten Einheiten den besten Verkaufsmonat seiner Geschichte. Darüber hinaus wurde der Range Rover Evoque zuletzt in mehreren Ländern mit dem Titel „Bestes Kompakt-SUV“ ausgezeichnet, etwa in Deutschland, Frankreich, Spanien oder Brasilien.

Sechs Jahre anhaltenden Erfolg und 600 000 in Großbritannien produzierte Evoque zelebriert Land Rover standesgemäß: mit einem neuen Sondermodell. Der Range Rover Evoque Landmark setzt dabei im Design attraktive neue Akzente. Beispielsweise mit der neuen Außenfarbe Moraine Blue, die ihre Inspiration vom türkisblauen Wasser des Moraine Lake in den kanadischen Rocky Mountains bezieht.

Weiterhin glänzt das Sondermodell mit einem dynamisch aufgewerteten Karosseriestyling. Dazu gehören 19-Zoll-Aluräder in Gloss Dark Grey ebenso wie zahlreiche Elemente in Graphite Atlas, darunter Kühlergrill, Lufteinlasse und Schriftzüge. Edle dunkle Farbtöne dominieren auch das Interieur des Evoque Landmark. An Bord befindet sich unter anderem Dekorelemente an der Mittelkonsole in matt gebürstetem Aluminium und Ledersitze in Ebony mit

genarbteten Lederbezügen inklusive perforierter Mittelbahnen und Kontrastnähten in Light Lunar.

Darüber hinaus kann die neue Landmark-Sonderedition mit moderner Technologie für beste Unterhaltung und Konnektivität bestückt werden.

Der Range Rover Evoque wird im Werk Halewood von Jaguar Land Rover produziert. Dort, in der Nähe von Liverpool, rollt alle 170 Sekunden ein neuer Evoque vom Band – darunter seit dem vergangenen Jahr auch das faszinierende Evoque Cabriolet. Für den lokalen Markt fertigen außerdem Werke in China und Brasilien weitere Evoque-Einheiten. Die Produktion aus Großbritannien geht zum Großteil in den Export: Rund 80 Prozent der Evoque aus Halewood gelangen auf einen der 130 Weltmärkte. Damit trägt der kompakte SUV-Erfolgstyp entscheidend zur Position von Jaguar Land Rover als einer der größten Exporteure im Vereinigten Königreich bei. Mehr als 80 Prozent seines Umsatzes erzielt das Gemeinschaftsunternehmen außerhalb Großbritanniens.



Abbildung 7: Range Rover Evoque Landmark

Gerry McGovern, Land Rover Chief Design Officer: „Was den Evoque so besonders macht, ist seine Relevanz. Sein Design präsentiert sich nach wie vor frisch und hochmodern. Dem Evoque gebührt zudem der Verdienst, dass er dem Range Rover eine neue Generation Kunden erschlossen hat, darunter viele junge und weibliche Käufer. Er war vom Start weg ein Riesenerfolg, was uns dazu brachte, neue Wege zu beschreiten. Das Evoque Cabriolet ist hierfür das beste Beispiel. Mit dem Sondermodell Evoque Landmark feiern wir nun die ersten sechs Jahre dieser Erfolgsgeschichte.“

©JDOST – Mai 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Panasonic Jaguar Racing holt in Monte Carlo zum zweiten Mal in Folge Punkte

Panasonic Jaguar Racing hat beim ePrix in den Straßen des Fürstentums Monaco zum zweiten Mal in Folge ein Punkteresultat eingefahren. Mitch Evans erkämpfte mit Platz zehn einen weiteren wertvollen Zähler für das neu in die Serie eingestiegene Team; sein Teamkollege Adam Carroll lief als 14. ein. Vor dem bereits am nächsten Samstag startenden sechsten Lauf zur FIA Formel E in Paris bleibt Jaguar damit auf Platz neun der Konstrukteurswertung.



Abbildung 8: Adam Carroll - Formel E in Monaco

Im erst fünften Rennen seit der Rückkehr von Jaguar in den internationalen Motorsport brachten die beiden I-TYPE Piloten ihre elektrisch angetriebenen Monoposti in einem phasenweise turbulenten Rennen heil bis ins Ziel. Von den Startplätzen 15 und 18 ins Rennen gegangen, verfolgten Evans und Carroll im ersten Rennabschnitt eine aggressive Rennstrategie. Nach einer Kollision zwischen Piquet und Vergne kurz vor Halbzeit entschloss sich die Rennleitung, zwecks Bergung des Wagens von Vergne das Safety Car herauszubringen. Jaguar Teamchef James Barclay reagierte sofort und holte seine beiden Fahrer frühzeitig zum Pflichtboxenstopp herein. Leider musste sich der Neuseeländer Mitch Evans danach direkt hinter dem Safety Car einreihen. Mit einer Runde Rückstand auf all jene Fahrer, die eine Runde später hereingekommen waren. Er durfte sich zwar dann zurückrunden, verbrauchte aber beim Anschluss an das Feld wertvolle Energie, die ihm dann am Rennende fehlte. Dennoch langte es nach 51 Runden noch zu Platz zehn, während Teamkollege Carroll als 14. einlief.

Mitch Evans, #20: „Ich fahre wirklich gerne hier in Monaco. Wir konnten uns im Rennen einige Ränge vorarbeiten. Platz zehn zeigt, dass wir weiter solide Fortschritte machen. Es macht Spaß für ein Team zu fahren, das bereit ist, aus jeder sich bietenden Gelegenheit einen Vorteil zu ziehen. Das macht echten Renn-Spirit aus. Wir verbessern uns in vielen



wichtigen Bereichen und ich möchte meinen Teil dazu beitragen, dass wir dieses Momentum in die nächsten Rennen mitnehmen.“

Adam Carroll, #47: „Auch für mich war es eine tolle Sache, wieder zurück in Monaco zu sein. Ich habe viele gute Erinnerungen und auch das Rennen heute war aufregend. Es ist eine große Herausforderung, auf einem technisch so anspruchsvollen Kurs mit der Energie hauszuhalten und zugleich eine schnelle Pace zu gehen. Leider spielte uns das Safety Car heute nicht in die Karten. Danach fokussierten wir uns allein auf unser Rennen und haben beide Autos ins Ziel gebracht. Der erneute Punktegewinn ist wichtig für die Moral des Teams.“



James Barclay, Team Direktor, Panasonic Jaguar Racing: „Beim Europa-Debüt einen Punkt geholt zu haben, verbuchen wir als positives Ergebnis. Zugleich war das Rennen erneut eine gute Lernstunde dafür, wie wir unsere Geschwindigkeit über eine Runde und das Energiemanagement fürs gesamte Rennen in Einklang bringen können. Im Qualifying waren wir ein wenig konservativ bei Mitch, und Adam touchierte in seiner schnellen Runde die Leitplanke. So starteten wir von weiter hinten, als eigentlich eingeplant. Für das Rennen sah unser Plan vor, bei einem Zwischenfall einen sehr frühen Boxenstopp einzulegen – und genau das passierte dann auch. Leider kam das Safety Car aus unserer Sicht ein wenig zu früh raus, sodass unser Plan nicht wie gewünscht aufging. Doch als neues Team und in unserem Lehrjahr ist es glaube ich wichtig, auch solche Dinge auszuprobieren. Wir sind nach Monaco gekommen, um Rennen zu fahren und daher bin ich stolz, dass wir zum zweiten Mal in Folge Punkte mitgenommen haben.“

ePrix im Herzen der französischen Hauptstadt

Panasonic Jaguar Racing macht sich nun auf die kurze Reise nach Paris, wo bereits am kommenden Samstag der sechste Lauf zur Formel E Saison 2016/17 stattfindet. Der Paris ePrix findet nach 2016 zum zweiten Mal nahe des Invalidendoms im Herzen der französischen Kapitale statt.

©JDOST – Mai 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Serie: Autos unserer Mitglieder – Jaguar XJ6 4.2 litre

Besitzer: Peter Rayal

Jaguar XJ6 4.2 litre (Serie I), Bj. 1970, 6 Zylinder, 4235 ccm, 225 PS, 250 Km/h, 22 l/100 Km



Peter's XJ6 erstrahlt in einem kräftigen ‚regency red‘. Der Innenraum der mittlerweile 47 Jahre alten Luxuslimousine ist in hellem beige gehalten – die Polster mit feinem Leder tapeziert.

Die Raubkatze ist seit 1970 in seinem Besitz, nachdem er sie ‚factory new‘ übernahm.

©JDOST – Mai 2017 by Andreas Icha; Fotos: Peter Rayal



Jaguar Drivers' Club News

Der National Day 2017 findet heuer am 06. August 2017 in Wroxall Abbey statt.

NATIONAL DAY 2017
WROXALL ABBEY • AUGUST 6th

**TRADERS!
BOOK NOW!**

JAGUAR DRIVERS' CLUB
Birmingham Road, Wroxall, Warwickshire
CV35 7NB • Gates open at 10.00 am
£10 per car on the day • £7 pre-book
Dinner Dance, B&B and admission £209.50
Dinner only per person £49.95

ATTRACTIONS ON THE DAY:

- Unlimited Parking.
- Food.
- Bar.
- Jaguars for Sale display area.
- Trade Stands.
- Spare Parts traders.
- Guest Classics.
- Register Representatives will be on hand.

SPONSORED BY
SING BARRATT GROUP

**DON'T MISS TO YOUR CHANCE,
BOOK TODAY!**
CLUB DINNER DANCE ON SATURDAY 5th
CALL OR E-MAIL US NOW:
01582 419332
enquiries@jdclub.co.uk

TRADERS!

The Jaguar event you can't afford to miss

JDC NATIONAL DAY
Sunday 6th August • Wroxall Abbey

We are returning to the hugely succesful Wroxall Abbey –
it's the biggest event in our Jaguar calendar, we expect the
turnout to be huge! Pitches start from £25.

01582 419332 • enquiries@jdclub.co.uk

@JDOST – Mai 2017 by Andreas Icha; Foto: Jaguar Drivers' Club

ÖMVV-News: UNESCO und FIVA schließen Partnerschaft



UNESCO und FIVA schließen eine offizielle Partnerschaft um unsere historischen Fahrzeuge als wichtiges automotives Erbe zu erhalten

In einem Schritt der deutlich die Wichtigkeit historischer Fahrzeuge als Kulturgut für das gesellschaftliche Erbe darstellt, hat die General-Direktorin der UNESCO, Frau Irina Bokova, ihre Zustimmung zu einer offiziellen Partnerschaft mit beratendem Status der FIVA, Fédération Internationale des Véhicules Anciens, zugestimmt.

Frau Irina Bokova führt weiter aus, „dass das Engagement der FIVA in Richtung Erhaltung dieses Industriekulturgutes und der Tradition mit den Zielsetzungen der UNESCO in diesem Bereich viele Parallelen aufweist. Die Partnerschaft der beiden Organisationen eröffnet mit Sicherheit Synergien und unterstützt die Wirksamkeit entsprechender zukünftiger Aktivitäten.“ Des Weiteren unterstreicht Frau Bokova ihre Erwartungen, dass diese Partnerschaft neue Wege in der zukünftigen Zusammenarbeit eröffnen wird.

FIVA Präsident Patrick Rollet begrüßt ausdrücklich die neue Partnerschaft und sagt: „Die FIVA ist durch die positive Entscheidung der UNESCO geehrt, damit ergeben sich vielversprechende Vorteile und Möglichkeiten für die Zukunft der weltweiten Bewegung im Sinne der Erhaltung historischer

Fahrzeuge auf den Straßen.“ Präsident Patrick Rollet wird in naher Zukunft auf Einladung von Frau Irina Bokova, Francesco Bandarin, Assistant Director-General für Kultur bei der UNESCO treffen um mit ihm den Rahmen, die Erwartungen und die Möglichkeiten der neuen Partnerschaft zu diskutieren.

Der ÖMVV (Österreichischer Motor-Veteranen-Verband) als nationale Autorität der FIVA („Fédération Internationale des Véhicules Anciens“) in Österreich, begrüßt diese Partnerschaft, die einen weiteren wichtigen Baustein darstellt das klassische Fahrzeug als stark gesellschaftsprägenden, historischen Faktor und damit als wichtiges Kulturgut anzusehen und dieses auf Österreichs Straßen für künftige Generationen zu erhalten.

©JDOST – März 2017 by Andreas Icha; Foto: ÖMVV



Zeitgenössischer Bericht: Drei Mal Fahren wie James Bond

Aston Martin schuf zwischen den 60er- und 90er-Jahren drei grandiose Sportcoupés, die trotz verschiedener Konzepte den einzigartigen Stil der Marke bewahrten. Das zeigt ein exklusiver Vergleich von DB4 Vantage DBS und DB7 – fahren wie die Royals in England und wie James Bond im Geheimdienst ihrer Majestät.



Bond, James Bond, der wohl bekannteste Geheimagent der Geschichte, hätte heute großen Spaß gehabt. Man stelle sich vor, sein Technikausstatter Q würde ihm diesmal gleich drei Autos bereitstellen. So könnte 007 selbst entscheiden, mit welchem Aston Martin er den nächsten Auftrag Ihrer Majestät erledigen möchte: Aston Martin DB4 Vantage von 1962, Aston Martin DBS Vantage von 1971 oder Aston Martin DB7 von 1996? Mit 262, 330 oder sogar 340 PS?

Dass diese Szene Realität wurde, haben wir einem Q in der Schweiz zu verdanken. Er heißt in Wirklichkeit René Gauch und ist Geschäftsführer des seit über 40 Jahren bestehenden Aston-Martin-Spezialisten Roos Engineering. Außerdem sind wir nicht in England, sondern in einem kleinen Dorf an der A 1 zwischen Bern und Zürich in der Nähe von Aarau. Der Ort heißt Safenwil, hier befindet sich das riesige Automobil-Auslieferungslager der Emil Frey AG, des größten Importeurs in der Schweiz für britische und japanische Hersteller.

Als Kulisse dient uns eine ehemalige Textilfabrik, die gerade frisch renoviert wurde. Hier entsteht das neue Zentrum der Emil Frey Classics, in dem mehr als 50 Klassiker vornehmlich aus englischer und japanischer Produktion ausgestellt werden. Auch unsere drei Aston Martin sind Bestandteil der Emil-Frey-Kollektion. Die Eröffnung findet am 24. Juni statt. Zum Classic Center gehört eine Verkaufsabteilung mit Werkstatt und der Aston-Martin-Heritage-Specialist Roos Engineering.

David Browns Volltreffer

Wir wissen nicht, welchen Aston Martin James Bond gewählt hätte, und widmen uns deshalb zunächst dem ältesten Modell, dem Aston Martin DB4 Vantage von 1962. Mit dem 1958 vorgestellten DB4 landete David Brown, dessen Initiale als Modellbezeichnungen dienen, einen Volltreffer. Der Unternehmer besaß unter anderem eine Traktorenfabrik und kaufte 1947 Aston Martin, später auch Lagonda. Chassis und Karosserie des neuen Luxus-GT hat Carozzeria

Touring in Italien entworfen. Die Autos entstanden als Lizenzbauten im britischen Newport Pagnell.

Konstrukteur Tadek Marek steuerte einen 3,7 Liter großen Voll-Alu-Reihensechszylinder mit zwei oberliegenden Nockenwellen bei. Trotz üppiger Luxusausstattung wiegt der Aston Martin DB4 Vantage relativ geringe 1.326 Kilogramm. Ein 1959 von den Piloten Carroll Shelby und Roy Salvadori errungener Le-Mans-Sieg und der Gewinn der Sportwagen-Weltmeisterschaft festigte den Ruf der bereits 1913 gegründeten Marke, die mit dem Aston Martin DB4 endlich in die Liga der Super-Sportwagen aufgestiegen war.

Vantage heißt Vorteil

Für besonders leistungshungrige Aston-Martin-Kunden hatten die Briten ihre Vantage-Versionen im Angebot. Vantage heißt Vorteil und bedeutet beim Aston Martin DB4 gegenüber dem Basismodell der Serie IV immerhin ein Plus von knapp 20 PS. Ein weiterer Vorteil des 1961 eingeführten Vantage sind die bei den meisten Modellen unter einer Plexiglasscheibe verborgenen Scheinwerfer zur Verbesserung der Aerodynamik. Diese Optik erhielt auch das nahezu identische Nachfolgemodell Aston Martin DB5, dessen Reihensechszylinder mit dann vier Litern Hubraum 282 PS leistete.



Ein unter anderem mit Maschinengewehren und Schleudersitz ausgestatteter Aston Martin DB5 hatte 1964 in "Goldfinger" seine Premiere und tauchte auch in jüngeren James-Bond-Streifen wieder auf. Es gilt deshalb als das bekannteste Filmauto aller Zeiten und machte den Aston Martin DB5 zum beliebtesten und teuersten Aston-Martin-Klassiker.

Einer von 11 Linkslenkern

Auch unser optisch identischer Aston Martin DB4 Vantage besitzt eine spannende Vergangenheit. Das

in Sea Green lackierte Coupé ist eines von nur elf gebauten Linkslenkern aus der Serie IV. Der Erstbesitzer war der Genfer Unternehmer und Ferrari-Händler Georges Filipinetti, Begründer des gleichnamigen Schweizer Ferrari-Rennstalls Scuderia Filipinetti, für den namhafte Piloten wie Jim Clark, Jo Siffert, Ronnie Peterson und viele andere am Lenkrad drehten.



Entsprechend respektvoll nähern wir uns jetzt dem knapp eine halbe Million Euro teuren und durchaus nicht exzentrisch wirkenden Briten. Seine wohlproportionierte und nicht übertrieben muskulös gestaltete Karosserie zieht noch heute mehr bewundernde als neidvolle Blicke auf sich. Hinter dem schlichten Dreispeichen-Lenkrad des Aston Martin erwartet den Fahrer eine stattliche Sieben-Instrumente-Sammlung, deren gepolsterte Lederumrandung die typische Form des Aston-Martin-Kühlergrills wieder aufgreift. Die bequemen Ledersessel laden auch zu längeren Touren durch ganz Europa ein. Ebenso die erstaunlich präzise Zahnstangenlenkung sowie das exakt und knackig mit kurzen Wegen zu schaltende Vierganggetriebe.



Der Aston Martin DB4 Vantage kann auch anders

Wegen des ungemein elastischen Motors und des niedrigen Wagengewichts muss man kein Carroll Shelby sein, um den Aston Martin DB4 Vantage völlig

stressfrei durch den Alltagsverkehr zu manövrieren.



Doch der Brite kann auch anders und zeigt beim Hochdrehen des geschmeidig laufenden Sechszylinders ganz ungeniert seine Rennsportgene. Dann presst der Aston Martin DB4 Vantage die überraschten Passagiere mit Nachdruck in die weichen Ledersitze und beschallt sie ab etwa 3.000/min mit einem rotzigen Trompeten-Sound.



Nun wechseln wir in den späteren Nachfolger Aston Martin DBS und damit in eine völlig andere Welt. Bereits der Einstieg in das deutlich größere Coupé gelingt müheloser, weil die Knie nicht mehr unter der seitlich abgerundeten Panoramascheibe des DB4-Vorgängers hindurchschlüpfen müssen. Dünne Dachpfosten und die flache Windschutzscheibe lassen den größer dimensionierten Innenraum viel heller erscheinen.



Der Aston Martin DBS wuchs gegenüber seinem direkten Vorgänger DB6 – einer weiterentwickelte Variante von Aston Martin DB4 und Aston Martin DB5 mit markantem Abrissheck – um satte 15 Zentimeter in die Breite bei fast identischer Länge. Die elegante Aluminiumkarosserie mit dem zeittypischen seitlichen Hüftschwung war diesmal eine britische Eigenentwicklung und stammte von William Towns. Sie blieb von 1967 bis 1990 mit einigen Veränderungen im Aston-Martin-Programm.

V8 mit Verspätung



Dank einer sanft arbeitenden Dreigangautomatik fährt sich unser blauer Aston Martin DBS von 1971 fast schon wie ein Amerikaner. Elektrische Fensterheber, Klimaanlage und De-Dion-Hinterachse erhöhen den Komfort und das Fahrzeuggewicht. Es fehlt nur der V8, doch den hatte Tadek Marek noch nicht ganz zur Serienreife entwickelt. Ursprünglich sollte nämlich der Aston Martin DBS einen hochmodernen V8-Motor mit 2 x 2 obenliegenden Nockenwellen erhalten, der jedoch erst ab 1970 lieferbar war. Darüber hinaus blieb bis 1972 der Vierliter-Sechszylinder mit erstaunlichen 330 PS ebenfalls im Angebot. Zum Vergleich: Der langhubige 4,2-Liter-Reihensechszylinder von Jaguar erreichte im E-Type und 420 G maximal 240 PS.



So entsteht auch in unserem dunkelblauen Aston Martin DBS nicht das Gefühl, untermotorisiert zu sein, obwohl bei ihm die Rennsportgene nicht so intensiv durchschlagen wie beim Aston Martin DB4 Vantage. Das änderte der 1977 eingeführte V8 Vantage mit überarbeiteter DBS-Karosserie. In seiner letzten ab

Werk erhältlichen Leistungsstufe mit 450 PS unter der Haube galt der 270 km/h schnelle V8 Vantage sogar als schnellster Viersitzer der Welt.

Der DB7 ist das Volumenmodell von Aston Martin

Auch ein derartiger Superlativ konnte das Überleben der Traditionsmarke nicht sichern, obwohl Aston Martin seit 1987 zum Ford-Imperium zählte. Eines war klar: Neben dem 1988 eingeführten V8-Bomber Virage musste ein kleines Volumenmodell her. Und da steht es im klassischen Aston Racing Green: der Aston Martin DB7.



Seine rundlich gestaltete Karosserie und vor allem die Front mit dem typischen Aston-Martin-Grill lassen eine gewisse Verwandtschaft zum Aston Martin DB4 GT Zagato erkennen. Unter der Motorhaube arbeitet wieder ein Reihensechszylinder, der mit Kompressoraufladung üppige 340 PS leistet.

Jaguar gibt Starthilfe

Die technische Basis für den neuen DB7 lieferte die letzte Version des Jaguar XJS. Jaguar gehörte ebenfalls zu Ford, was die Zusammenarbeit erleichterte. Das Design der Karosserie stammte von Ian Callum, der später den XK8 entwarf. Obwohl kein Karosserieteil des 1994 präsentierten DB7 mit dem Jaguar XK8 von 1996 identisch ist, gleichen sich die beiden wie zweieiige Zwillinge.

Entwicklung und Produktion des DB7 übernahm Tom Walkinshaws Firma TWR, die für den Kompressor-Sechszylinder einen neuen Leichtmetall-Zylinderkopf entwarf. Die von Hand montierten Motoren durchlebten vor ihrem Einbau ein Testprogramm auf dem Prüfstand. Rolls-Royce in Crewe lieferte die gegen Korrosion behandelten und lackierten Rohkarosserien.

Der knapp zugeschnittene DB7-Innenraum ist großzügig mit zweifarbigem Leder ausgeschlagen. Weiche, fast schon feminine Formen dominieren im Stil der Zeit den Innenraum. Doch der DB7 ist kein Softie, sondern erfordert beim Fahren den ganzen Mann. Sein Kompressor-Sechser dreht blitzschnell bis in den roten Bereich und katapultiert das Coupé in nur 5,5 Sekunden vom Stand auf 100 km/h. James Bond hätte damit seine Freude gehabt – musste sich jedoch

während der DB7-Zeit von 1994 bis 1999 mit diversen BMW durchschlagen.

So viel kosten die Aston Martin-Coupés

Der Spaß, ein elegantes Coupé zu fahren kann schon ab etwa 17.000 Euro losgehen. Dafür gibt es dann einen DB7 in mäßigem Zustand. Wer eher auf Nummer sicher gehen möchte, bekommt für rund 31.000 Euro ein gepflegtes Exemplar im Zustand 2. Fürs gleiche Geld gibt es auch einen Aston Martin DBS - allerdings im Zustand 4. Gute gepflegte Autos kosten rund dreimal so viel.

Am teuersten in diesem Trio ist freilich der Aston Martin DB4. 1961 kostete er neu 46.000 Mark, mehr als ein halbes Jahrhundert später sind für einen mäßigen DB4 rund 300.000 Euro zu berappen. Schöne Exemplare im Zustand 2 liegen bei etwa 483.000 Euro - Tendenz steigend.

Heritage Specialist Roos Engineering

Seit mehr als 40 Jahren kümmert sich die aus einer offiziellen Aston-Martin-Lagonda-Werkstatt hervorgegangene Firma Roos Engineering um den

Erhalt klassischer Aston Martin. Die zwölfköpfige Mannschaft widmet sich dem gesamten Spektrum von regulären Service-Arbeiten bis zu aufwendigen Komplettrestaurierungen.

Außerdem ist die im Auslieferungszentrum der Emil Frey AG beheimatete Firma einziger offizieller Aston-Martin-Heritage-Spezialist im deutschsprachigen Raum. Als solcher steht dem Team von Geschäftsführer René Gauch ein Lager mit 17.000 Ersatzteilnummern ab 1959 zu Verfügung - vom DB4 bis zum Vanquish S von 2007. www.roosengineering.ch

Fazit

Es ist wohl die einzigartige Mischung aus Luxus, Leistung und Lockerheit, die das Fahren in einem Aston Martin so faszinierend macht. Dazu eine lange Tradition, geringe Stückzahlen und ansprechende Technik. Noch hat der junge DB7 in dieser Ahnengalerie keinen Platz gefunden. Dafür ermöglicht er Aston-Martin-Fahren zum Dumpingpreis.

©JDOST – Mai 2017 by Wolfgang Schöbel



JDOST - Events

Clubabend im April 2017

Viele unserer Clubmitglieder fanden sich am 20. April zum monatlichen CLUBABEND in der Panoramaschenke zum gemütlichen Gedankenaustausch ein, und genossen wieder einen sehr gemütlichen Clubabend. Besonders freuen durften wir uns diesmal über den Besuch/Präsentation von Hr.Ing.Kindermann Inhaber der Fa. Trockeneisrein. Hr.Kindermann stellte seine Firma in einer 30 minütigen Powerpoint Präsentation unseren Mitgliedern vor, und erzählte uns von diversen Einsatzmöglichkeiten der Trockeneisbestrahlung. Wir bedanken uns nochmals bei Hr.Kindermann für seine gelungene Präsentation.

Weitere Themen an diesem Abend waren u.a. Anmeldung zur 29.Int.Oldtimermesse in Tulln/Donau; Einladung zum 4.Technik-Workshop; Einladung zur Frühjahrsausfahrt; neue Clubbekleidung; sowie div.

4.Technik - Workshop 2017

JDOST und Histo-Tech luden zum 4. Technik-Workshop in die Histo-Tech Garage in Neunkirchen ein. Das Thema 2017 war 'Fahrwerk, Räder, Reifen'. Theoretische Grundlagen und praktisches Anschauungsmaterial hielten sich perfekt die Waage.

Wieder folgten einige Mitglieder der Einladung und fanden sich pünktlich in der Histo-Tech-Garage ein. Hr. Schöbel begrüßte die Teilnehmer und übergab das Wort an Hr. Gräf, Geschäftsführer der Fa. Histo-Tech.

In Teil eins der Veranstaltung präsentierte der Chef des Hauses theoretische Grundlagen. Zum Thema Reifen ging es unter anderem um Historie, Aufbau und Normierung. Ähnliches bei 'Felgen' (Normierung, Felgenhörner, Einpresstiefe,...).

Radaufhängungen (Starrachse, Wattgestänge, De-Dion-Achse, Einzelradaufhängung,...), Fahrwerkskomponenten (Federn, Stoßdämpfer, Federbeine,...), Fahrwerksgeometrie, Antriebswellen und Differential - weitere interessante Punkte des Vortrages, die die Anwesenden aufmerksam verfolgten.

Nach einer Stärkung beim leckeren Mittags-Buffer ging es weiter mit Teil zwei. Hr. Schöbel zeigte dem

Presseinformationen von JLR und natürlich durfte die brandneue Ausgabe unserer JDOST-Gazette Issue No.87 April 2017 die wie immer von unserem lieben A. Icha vorgestellt wird nicht fehlen.

Der Abend verging wie immer viel zu schnell, und so verließen einige von uns die Panoramaschenke erst gegen 23:30 Uhr. Ich freue mich bereits heute schon mit Euch auf den nächsten Clubabend am **18. Mai** wie gewohnt in der Panoramaschenke, wo ich hoffe, wieder viele Clubmitglieder/Freunde des JDOST herzlich begrüßen zu dürfen – bis dahin verbleibe ich wie immer mit stets geölten anglophilen Grüßen.

©JDOST – Mai 2017 by Wolfgang Schöbel; Fotos: JDOST



staunenden Publikum, wie Fahrwerksteile (vor allem von Jaguar-Oldtimern) in der Praxis aussehen. Längslenker, Achsschenkel, Kugelbolzen, Fahrwerksfedern, etc. Auch ein Differential von einem Ford konnte inspiziert und im wahrsten Sinne des Wortes begriffen werden.

Hr. Gräf demonstrierte zunächst an Hand eines Triumph Spitfire Mk III die elektronische Fahrwerks-Vermessung und danach die Fahrwerkeinstell-Möglichkeiten an einem Jaguar E-Type, der sich gerade als Patient in der Werkstatt befindet.



Bevor sich die Gruppe auflöste und zum Abschluss der Vorträge und Vorführungen bedankte sich Hr. Schöbel im Namen des JDOST-Vorstandes bei Hr. Gräf für die Gastfreundschaft und die hervorragende Organisation dieses Events. Die Teilnehmer waren begeistert, zollten dies mit kräftigen Applaus und freuen sich auf einen weiteren Technik-Workshop im Jahr 2018 - über das nächstjährige Motto wird noch sinniert.

©JDOST – Mai 2017 by Andreas Icha; Fotos: JDOST

JDOST – Frühjahrsausfahrt 2017



Abbildung 9: JDOST-Frühjahrsausfahrt

Unter dem Motto „Ab in den Frühling“ trafen sich die JDOST Mitglieder nach der langen Winterpause in großer Zahl im Helental beim Hotel Krainerhütte zur Frühjahrsausfahrt, die von Marion und Wolfgang organisiert wurde. Nach einem ausgiebigen Frühstück und dem obligatorischen Gruppenfoto setzte sich der Konvoi pünktlich in Bewegung. In durchaus zügigem Tempo folgten 13 Fahrzeuge dem roten Mk2 über Mayerling durch das Höllental.

Nach dem Wintereinbruch in der Vorwoche präsentierte sich das Wetter durchaus freundlich und zeitweise auch sonnig. Lediglich beim ersten kurzen Stopp am Preiner Gscheid tanzten die letzten zarten Schneeflocken vom Himmel und zwischendurch hatten wir immer wieder schöne Ausblicke auf die verschneiten Berge.

Die von Marion perfekt ausgewählte Route führte uns nach 117 Kilometern nach Langenwang zum Hotel Krainer, dessen Küche vor allem durch sehr lange Wartezeiten glänzte. Dennoch konnten wir pünktlich unsere Tour zum Rosegger Museum in Krieglach fortsetzen, wo uns bei einer Führung das Leben des großen Schriftstellers näher gebracht wurde. Während sich danach bereits die ersten Teilnehmer verabschiedeten, stießen weitere erst dazu. Die letzte Etappe des Tages war

landschaftlich wieder traumhaft schön und so konnten die „Katzen“ wieder artgerecht bewegt werden. Kurz vor 18 Uhr erreichten wir Schloss Obermayerhofen, wo einige Fahrzeuge prominent vor dem Torbogen abgestellt wurden. Die Zimmer waren in Ausstattung und Größe eines Schlosses würdig, ebenso das Abendessen, das wir wie die Ritter der Tafelrunde alle an einem einzigen langen Tisch genießen konnten. Auch die Weinkarte fand Zuspruch.

Der Sonntagmorgen präsentierte sich noch kühl, aber mit strahlendem Sonnenschein. Die erste Etappe führte über 153 Kilometer von Sebersdorf nach Gösing. Doch schon nach knapp 50 Kilometern kam der Tross auf einem Bergaufstück zu Stehen, weil ein MK2 schwächelte. Der Club bewies seinen Zusammenhalt und Problemlösungskompetenz. In Kürze war ein verstopfter Benzinfilter als Ursache identifiziert und nach 30 Minuten konnte die Reise fortgesetzt werden. Das Steirerneck am Pogusch ließen wir diesmal rechts liegen, während in der Ferne der schneebedeckte Hochschwab in der Sonne hell leuchtete. Nach einem kurzen Stopp beim Alpengasthof in Seewiesen führte die Route immer weiter bergauf, wobei der Schnee links und rechts der Straße an den kürzlichen Wintereinbrucherinnerte. Das Alpenhotel Gösing kredenzte uns ein hervorragendes Mittagessen. Solcher Art gestärkt konnte die letzte Etappe nach Kottlingbrunn zum Wasserschloss in Angriff genommen werden. Nach einer interessanten Führung durch das Museum fand die Ausfahrt im Restaurant des Wasserschlosses einen gemütlichen Ausklang.

An dieser Stelle herzlichen Dank an Marion und Wolfgang für die perfekt organisierte und mit viel Liebe zum Detail gestaltete Ausfahrt!

©JDOST – Mai 2017 by George Brown & Ingrid Brown-Rolfinke;
Fotos: JDOST

- Sponsoren



PRESS RELEASE



STAINLESS STEEL BRAKE HOSES FOR VARIOUS MODELS

SNG Barratt supplies an extensive range of Stainless Steel Brake Hoses which improve braking performance and provide superior resistance to corrosion. Our improved design allows higher temperature operation and longer life. Rubber hoses expand under pressure when the brake pedal is compressed, however with stainless hoses this expansion is virtually non-existent so you get a firmer pedal. Every hose is pressure tested at 4200 psi, and exceeds DOT standards. Burst pressure is 12,550-13,500 psi to meet high speed and high temperature requirement and they have high and low temperature resistance -70°C to +260°C

MK1, MK2- C13687SS/1

£14.40 / \$19.20 / FR €17.28 / NL €17.42 / DE €17.14.

XJ12 S3/ XJ6 S2/ DAIMLER SOVEREIGN S2/ XJ6 S3 - CBC1390SS/1

£18.49 / \$24.66 / FR €22.19 / NL €22.37 / DE €22.00.

E-TYPE S1, S2 - C30754SS/1

£12.00 / \$16.00 / FR €14.40 / NL €14.52 / DE €14.28.

E-TYPE S1.5- C30753SS/1

£12.00 / \$16.00 / FR €14.40 / NL €14.52 / DE €14.28.

XK120, XK140 - C3909SS/1

£12.00 / \$16.00 / FR €14.40 / NL €14.52 / DE €14.28.

E-TYPE S1, S2, V12/ MK9, MK10/ XJ6 S1, S2/ XK150 - JLM9702SS/1

£12.48 / \$16.64 / FR €14.98 / NL €15.10 / DE €14.85.

Above is a selection of our range for more models please contact your nearest sales team.



UK

+44 (0) 1746
765 432

sales.uk@
sngbarratt.com



USA

+1 800 452
4787 (toll free)

sales.usa@
sngbarratt.com



France

+33 (0) 3 85
20 14 20

france@
sngbarratt.com



Holland

+31 (0) 13
52 11 552

sales.nl@
sngbarratt.com



Germany

018 01 833 833
(Germany only)

sales.de@
sngbarratt.com

PARTS & ACCESSORIES
FOR
CLASSIC & MODERN JAGUARS

www.sngbarratt.com

Prices are inclusive of taxes and correct at time of going to press.

Abbildung 10: SNG Barratt - Stainless Steel Drive Hoses

Abbildung 1: Jaguar XF Sportbrake NEU	2
Abbildung 2: Jaguar XF Sportbreak in Wimbledon	2
Abbildung 3: Jaguar F-PACE - Award-Gewinner	3
Abbildung 4: Der neue Range Rover Velar	4
Abbildung 5: Range Rover Velar - DesignDays	4
Abbildung 6: Range Rover Evoque Landmark	5
Abbildung 7: Range Rover Evoque Landmark	5
Abbildung 8: Adam Carroll - Formel E in Monaco	6
Abbildung 9: JDOST-Frühjahrsausfahrt	15
Abbildung 10: SNG Barratt - Stainless Steel Drive Hoses	17