



UNTER STROM

ENTDECKEN SIE JAGUARS
REVOLUTIONÄREN I-PACE

DIGITALE DIAMANTEN

SCHÖNERE KRONJUWELEN
DANK NEUESTER TECHNIK

STEVE MCQUEEN

EIN MANN, EIN LOOK
UND EIN JAGUAR XKSS

THE JAGUAR

AUSGABE 01 / 2017



Tiffany CT60®

From the Inventors of the New York Minute

TIFFANY & Co.

NEW YORK SINCE 1837





The Jaguar

01/2017

18



32



42



68



06 Vorwort

Von Noodle, der Gitarristin der Gorillaz und Botschafterin von @JaguarRacing

08 The Diary

Jubiläen, Events und Neueröffnungen in den nächsten sechs Monaten rund um den Globus

18 Der I-PACE Concept:

Ein Nullemissions-Sportwagen mit fünf Sitzen, der in vier Sekunden von 0 auf 100 beschleunigt

32 Der I-TYPE:

Jaguar kehrt auf die Rennpiste zurück und attackiert die Formel-E-Weltmeisterschaft

42 Digitale Juwelen

Die neuesten digitalen Technologien verändern nicht nur unsere Kommunikation

48 Wie man in den Wald hineinruft

Steve McQueen und seine Kollegen haben den Look der 1950er und 1960er Jahre geprägt – bis heute

56 König der Coolness

Steve McQueen: Schauspieler, Motorrad- und Rennfahrer und zweimaliger Besitzer des legendären Jaguar XKSS

60 Stadtfluchten

Zwei Stunden Fahrt im Jaguar F-PACE, dann dürfen Sie die ländliche Ruhe genießen, die jeder urbane Geist bisweilen braucht

68 Mit dem SVR durch Texas

Wir haben den schnellsten Jaguar, den F-TYPE SVR mit 322 km/h, auf Entschleunigung nach Texas geschickt

76 Alt gegen Neu?

Es könnte an der Zeit sein, dass auch Sie Ihre Einstellung zu Technik überdenken

78 Die Rennfahrer

In Erinnerung an Mike Hawthorn, Gründungsmitglied des Jaguar Club für den flinken Gentleman

Chefredakteur **Mikey Harvey**
Redaktion **David Barnwell**
Senior Art Director **Dan Delaney**
Creative Director **Michael Darling**
Designer **Andreas Meiler**
Account Director **Antonya Kloetgen**
Account Manager **Adrianna Juraszek**
Market Manager **Hannah McDonald**
Photo Editor **Martina Hemm**
Production Director **Marie Bressme**
Business Director **Alex Robb**

Anfragen für Werbeanzeigen richten Sie bitte an:

Katherine Galligan

Katherine@metropolist.co.uk
+44 207 887 6146

Vishal Raghuvanshi

Vishal@metropolist.co.uk
+44 207 887 6147

The Jaguar wird herausgegeben von Spark44 Ltd. 5-23 Old Street, London, EC1V 9HL im Auftrag von Jaguar, Abbey Road, Whitley, Coventry CV3 4LF. Druck: RR Donnelley Europe. Copyright Spark44 Ltd. 2016.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur nach schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Die veröffentlichten Texte geben nur die Meinung ihrer Autoren wieder und nicht die Meinung von Jaguar. Obwohl die Inhalte von *The Jaguar* mit angemessener Sorgfalt zusammengestellt wurden, können sich die in diesem Magazin genannten Spezifikationen, Funktionen und Ausrüstungen in Zukunft ändern und von Land zu Land unterscheiden. Es wurden alle notwendigen Genehmigungen für Film- und Fotomaterial mit beschränktem Zugang eingeholt. Die Angaben sind zum Zeitpunkt der Veröffentlichung korrekt. Für weitere Informationen zu den Fahrzeugen wenden Sie sich bitte an einen autorisierten Jaguar Händler. Es wird gebeten, keine Manuskripte, Fotos oder Illustrationen an das Magazin einzusenden. Für derartige Einsendungen kann das Magazin keine Haftung übernehmen. Bitte achten Sie darauf, stets vorsichtig zu fahren.

A private apartment in First Class. That's Flying Reimagined.

In the First Apartment on our A380, you can relax in a large leather armchair before retiring to the comfort of a separate bed, dressed with all-natural bed linen. Enjoy a seven-course tasting menu prepared by our Inflight Chef. Take a refreshing shower in the First Class bathroom before landing.



#Reimagined | etihad.com |



Flying Reimagined

الإتجاه
ETIHAD
AIRWAYS
ABU DHABI

Vorwort

NOODLE IST EINE JAPANISCHE GITARRENMEISTERIN, KAMPF-SPORTEXPERTIN UND GRÜNDUNGSMITGLIED DER VIRTUELLEN BRITISCHEN BAND GORILLAZ – UND DIE FRISCH GEKÜRTE INTERNATIONALE BOTSCHAFTERIN FÜR @JAGUARRACING.

Was mich inspiriert: Originalität. Die Kirschblüte im Frühling. Soba-Nudeln, Schnelligkeit, explosive chemische Reaktionen, selbstlose Menschen, die anderen helfen. Kunst, Manga, Musik, Magie und Reisen. Ich würde gern selbst andere Frauen inspirieren. Zum Beispiel würde

ich sie gern dazu anregen, sich mehr mit Technik zu beschäftigen und sich für Nachhaltigkeit in der Autoindustrie einzusetzen. Einfach indem ich an das, was ich mache, glaube. Dafür kämpfe. Und zeige, dass Frauen alles können, was Männer auch können. Und eine Menge mehr. Ich will zum Beispiel auch, dass meine Reifen beim Anfahren nicht mehr quietschen und dass meine Donuts besser schmecken.

Die Formel E steckt noch in ihren Kinderschuhen – sie ist gerade mal zarte zwei Jahre alt! Aber: Sie setzt auf elektrische Autos. Wie viel Forschung und Entwicklung darin steckt! Davon könnte die ganze Welt profitieren. Und deswegen will ich sie mit aller Kraft unterstützen und füttern, auf dass sie gedeiht und groß und stark wird. Wie ein Tamagotchi. Kennen Sie das noch? Eine Erfindung aus Japan!

Zu zerstören, was wir haben, ist einfach, es zu beschützen dagegen schwer. Aber der Mensch ist ein kluges Wesen, und es liegt in unserer Macht, die Welt zu verändern. Der menschliche Fortschritt hat zahlreiche Probleme mit sich gebracht, und deshalb müssen wir genau diesen technischen Fortschritt jetzt dazu nutzen, diese Probleme zu lösen.

Es ist fast illusorisch, einen Teenager von irgendwas überzeugen zu wollen. Aber man kann ihm zeigen, dass etwas cool ist. Das Wort „Technik“ hat derzeit keinen guten Ruf. Es klingt verstaubt, trocken, langweilig. Aber Technik ist überhaupt nicht

langweilig: Apps, 3D-Modellierung, Grafik, Design, Informatik – mit all dem haben die Jugendlichen heute sowieso schon zu tun, ohne dass es ihnen bewusst ist.

Ich kann von mir selbst nicht gerade behaupten, eine konventionelle Schulbildung genossen zu haben. Ich bin nie in eine normale Schule gegangen. Meine Ausbildung geht eher in Richtung Kampfsport, verdeckte Operationen – mehr will ich dazu gar nicht sagen. Aber wie wir alle bin auch ich abhängig von den Naturgesetzen: wie schnell sich meine Finger über die Gitarre bewegen; wie hoch 2D [Sänger der Gorillaz] springt, wenn eine Maus ankrabbelt. Wer die Schönheit hinter den Zahlen und Prozessen sehen kann, der hat – finde ich – bereits ausgelernt.

Die Schulen müssen uns die Technik einfach nur besser erklären. Es geht nicht um monströse Rechner und Spinner in Labormänteln. Sondern um Kreativität. Und darum, dass wir unsere Fantasie benutzen, um die Welt zu verbessern, ja, zu verändern. Ich persönlich kann mir nichts Cooleres vorstellen. Außer natürlich die Gorillaz. ■



DIE JAGUAR COLLECTION 2017

DYNAMISCHER STIL



Dynamisches Design – Markenzeichen unserer Autos wie auch der Jaguar Lifestyle Collection. Hier finden Sie stylische, bequeme Outfits für den Abenteurer in Ihnen und können Ihre Familie mit einer soliden Grundausstattung versorgen.

Vom Schlüsselring bis zur Bekleidung werden alle Teile unserer Kollektion nach den hohen Standards von Jaguar gefertigt und mit feinen Details aus unseren Autodesigns veredelt – vom klassischen Racing Red bis hin zu den subtilen Hahnentrittmustern des neuen F-PACE. Und Ihre Kinder lernen die Welt von Jaguar mit unserer niedlichen Children's Collection kennen.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an Ihren Jaguar Händler oder besuchen Sie unseren Online-Shop unter experience-parts.de

THE ART OF PERFORMANCE

The Diary

FRÜHLING/SOMMER 2017



Januar

BOWIE, EIN JAHR DANACH

„David Bowie hat mich in den letzten zwölf Monaten permanent begleitet“, sagt Ian Callum, Design Direktor bei Jaguar. „Mein ganzes Leben lang hat mich sein Optimismus begeistert und persönlich wie beruflich bereichert – der Glaube daran, dass man immer etwas Neues erschaffen kann, etwas, das anders ist.“

Ich werde oft gefragt: ‚Ist Autodesign Kunst oder Handwerk?‘ Meine Antwort: Kunst. Autos zu designen erfordert sehr viel Wissen über Form und Skulptur. Man muss das Herz auf der Zunge tragen. Und es erfordert tatsächlich einen gewissen Größenwahn. Auch wenn es sich nur um ein Auto handelt, um eine Ware, etwas, das nach zehn Jahren wieder verschwindet und nicht wie eine alte Vinylplatte sorgsam aufbewahrt wird, strebt man doch immer nach etwas Unerreichtem, einem neuen Niveau, das man vorher nicht für möglich gehalten hat.

Als ich von Bowies Tod erfuhr, waren wir bei Jaguar gerade mitten in der Entwicklung des Konzeptwagens I-PACE. Das Team war wie viele Menschen rund um den Globus schwer erschüttert.

Bowies Musik war nicht nur immer wieder frisch und neu, sondern sie klang auch gut, es war Musik, die man genießen konnte. Für mich ist nicht das Entscheidende, dass er gegen den Status quo gekämpft hat, sondern die Art und Weise, wie er es getan hat. Seine Musik traf immer sofort ins Herz – man musste ihr gar nicht erst einen Platz darin freiräumen. Bowie hat Musik kreierte, die schön, gut und anders war. Das ist eine enorme Leistung. Und in seinen besten Momenten fühlte sie sich an, als würden alle Planeten miteinander verschmelzen.“



5. JANUAR

CES 2017

Wenn Sie sich 2017 von neuen Dingen inspirieren lassen möchten, sollten Sie unbedingt die CES (ehemals Consumer Electronics Show) in Las Vegas besuchen, auf der vom 5.–8. Januar die innovativsten Größen der Unterhaltungselektronik aufwarten. Erstmals ist auch Jaguar dabei – aus zwei guten Gründen: Wir präsentieren dort erstmals den elektrischen I-PACE und den I-TYPE. *Weitere Informationen zur CES finden Sie unter [ces.tech](#)*



50. JUBILÄUM

„BLOW UP“

Das Swinging London der 1960er Jahre war ebenso sexy wie skandalös. Im Januar 1967, also vor genau 50 Jahren, kam der Film „*Blow Up*“ von Michelangelo Antonioni in die Kinos, dem es mit einer großen Selbstverständlichkeit gelang, beide Seiten einzufangen. Die Hauptfigur, gespielt von David Hemmings und inspiriert von David Bailey, ist bis heute in Erinnerung geblieben.



19. JANUAR

MUSCAT FESTIVAL, OMAN

Zum siebzehnten Mal findet dieses größte Kulturereignis des Oman inzwischen statt. Es präsentiert die bunte und sehr lebhafteste Kulturszene des Sultanats in multikulturellen Veranstaltungen, die im gesamten Land zu sehen sind. Besondere Events sind für die wunderschönen Naseem-Gärten und den berühmten Amerat-Park vorgesehen. [muscat-festival.com](#)

Februar

18. Februar

FORMEL E IN BUENOS AIRES:
MIT BESONDERER JAPANISCHER NOTE

Die fiktionale japanische Comicfigur Noodle, Gründungsmitglied der virtuellen Band Gorillaz, hat eine Leidenschaft für schnelle Elektroautos. Weshalb die Fahrer Adam Carroll und Mitch Evans von Panasonic Jaguar Racing schon einmal vorgewarnt wurden, ihren I-TYPE am 18. Februar in Buenos Aires nicht unbeaufsichtigt zu lassen. Die dritte Saison der FIA-Formel-E-Meisterschaft hat bereits im Oktober 2016 begonnen. In der letzten Saison wurde beim Rennen in der argentinischen Hauptstadt eindrucksvoll bewiesen, dass die Formel E durchaus die Massen begeistern kann. Spannende und knappe Rennen sind ohnehin garantiert, da alle Teams mit dem gleichen Motor fahren, aber die 2,44 Kilometer lange Rennstrecke ist mit ihrer vielfältigen Mischung aus Kurven und Schikanen, die mal mit hohem, mal mit niedrigem Tempo genommen werden, bei Fahrern wie Fans besonders beliebt. Was für eine junge japanische Gitarristin von einigem Reiz sein dürfte ...

**GREAT SCOTLAND
YARD SW1**

CITY OF WESTMINSTER

DAS GREAT SCOTLAND YARD HOTEL

Scotland Yard ist eines der herausragenden Wahrzeichen Londons. In diesem während der viktorianischen Zeit genutzten Polizeigebäude versuchte man Berufsverbrechern wie Jack the Ripper auf die Schliche zu kommen. Jetzt beherbergt es nach einem £ 110 Millionen teuren Umbau ein Luxushotel im Stil der Belle Époque.

Die 236 Zimmer, die bis zu £ 10.000 pro Nacht kosten können, verströmen authentisches Londoner Flair à la Charles Dickens und lassen den Besucher tief in alte Zeiten eintauchen. Wer immer schon davon geträumt hat, auf Sherlock Holmes' Spuren zu wandeln, hat jetzt die Gelegenheit dazu.





März

23. März

ART BASEL, HONGKONG

Die Art Basel, 1970 von Baseler Galeriebesitzern begründet, ist inzwischen die wichtigste Messe für moderne und zeitgenössische Kunst, die in Basel, Miami Beach und Hongkong stattfindet – in jedem Ort in einem ganz eigenen Format. Die Art Basel Hongkong hat sich seit ihrem Debüt 2013 sehr schnell zum zentralen Anlaufpunkt des asiatischen Kunstmarkts entwickelt: Vom 23.–25. März werden dort nicht weniger als 241 führende internationale Galerien aus über 40 Ländern ihre Kunst zeigen, darunter 29 neue Aussteller. Ebenfalls neu ist in diesem Jahr die Abteilung „Kabinett“ mit individuell kuratierten Galerieprojekten von der One-Man-Show über thematische Gruppenausstellungen, Installationen und Filmprogramme bis hin zu Sammlungen mit kunsthistorischem Material. Die Besucher der Hauptausstellung werden eine breite Palette moderner Kunst zu sehen bekommen, die von Werken aus dem frühen 20. Jahrhundert bis zu den berühmtesten zeitgenössischen Künstlern reicht. Neben den zahlreichen Galerien aus Hongkong und dem chinesischen Festland sehen auch zunehmend Galerien aus Indien, Südkorea und Taiwan die Art Basel Hongkong als wichtigsten Anlaufpunkt, um neue Arbeiten zu erwerben. Weitere Informationen dazu finden Sie unter artbasel.com

DAS WARTEN HAT SICH GELOHNT

Im März wird der erste Jaguar XKSS seit sechzig Jahren an einen Kunden in Amerika ausgeliefert. Insgesamt wird das Special Vehicle Operations-Team von Jaguar Land Rover anhand der Originalentwürfe neun detailgetreue Nachbildungen anfertigen. Im Jahre 1957 hatte Jaguar beschlossen, auf der Grundlage des D-Type, der zwischen 1955 und 1957 dreimal in Folge das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewonnen hatte, einen Straßenwagen in limitierter Auflage zu bauen. Jedoch sind damals neun Wagen, die eigentlich für den Export in die USA bestimmt waren, einem verheerenden Brand zum Opfer gefallen, sodass insgesamt nur 16 Exemplare des XKSS gebaut wurden. Anfang 2016 hat Jaguar nun damit begonnen, die „verlorenen“ Wagen zu bauen, und gibt dem ersten von ihnen die Nummer „00“. Der Preis für einen dieser neu aufgelegten Klassiker liegt bei £ 1,1 Million, was sie zu einem absoluten Schnäppchen macht im Vergleich zu den 16 Jaguar XKSS der Erstproduktion, die vorsichtig geschätzt mindestens £ 10 Millionen wert sein dürften.



9. April

OSTERN, SANTIAGO DE CHILE

Die Semana Santa in diesem tief katholischen Land ist auf der ganzen Welt für ihre lebendige religiöse Tradition und die farbenfrohen Umzüge bekannt. Nutzen Sie die Gelegenheit, die Stadt einmal ohne große Menschenmassen zu erkunden. Und sehen Sie sich unbedingt die berühmte Cuasimodo-Prozession am Ostersonntag an, bei der Sie in Weiß und Gold gehüllte Männer auf Pferden bestaunen können, die nicht selten von einem mit weißen Lilien bedeckten Umzugswagen inklusive Priester begleitet werden. Während der Trubel der Stadt zum Erliegen kommt, erwartet Sie eines der schönsten Feste der heutigen Christenheit. Eine Feier der südamerikanischen Geschichte und ihres Kulturerbes, die einen wunderbaren Kontrast zu diesem sonst so lebhaften Land bietet.





April

24. April

TOUR AUTO, PARIS

In den Sommermonaten gibt es immer unzählige Oldtimer-Veranstaltungen – und deren älteste ist die legendäre Tour Auto. Sie findet vom 24. bis 30 April in Paris statt und wird von dem Luxusuhrenhersteller Zenith gesponsert. Die 1899 ins Leben gerufene Tour war ursprünglich ein Geländerennen mit sieben Etappen an acht Tagen. Heute ist sie ein Zuverlässigkeitstest für Oldtimer, deren Baujahr vor 1974 liegt: fünf Tage Straßenfahrten, dazu einige Rennstrecken und Bergetappen. Neu hinzu kommt 2017 eine Route, die von Paris bis zur bretonischen Atlantikküste und dann weiter in Richtung Süden führt. Die Tour Auto gilt als eine der schweren Rallyes im Motorsportkalender der Oldtimer-Fans, und ihr Organisator Patrick Peter weiß auf glänzende Art und Weise das Spektakuläre mit dem Glamourösen zu verbinden.



Mai



26. Mai

DER 35. AMERICA'S CUP IN BERMUDA

Sechs Segelboote werden sich im Mai mit 100 km/h auf den Weg zum Great Bermuda Sound machen, um die älteste Trophäe der Sportgeschichte zu erringen – den America's Cup. Hier auf dem Bild ein Katamaran der neuen Generation mit fünfzehn Meter breiten Tragflügeln, der mehr über das Wasser fliegt als gleitet. Mit diesen Flügeln, die dieselbe Länge wie ein Transportflugzeug haben, können die Boote über die dreifache Windgeschwindigkeit erreichen. Großbritannien hat in 166 Jahren noch keine Trophäe gewonnen und versucht es diesmal in Kooperation mit Land Rover BAR, angeführt von der Olympialegende Sir Ben Ainslie, dessen Boot gemeinsam mit Land Rover entwickelt wurde.

Jun





DER JAGUAR CLUB FÜR DEN FLINKEN GENTLEMAN

Ein Rennwagen ist immer nur so gut wie sein Fahrer. Und einige der besten Fahrer haben ihre ersten Erfahrungen in einem Jaguar gesammelt. Mike Hawthorns wagemutig filigrane Fahrten mit seinem Jaguar D-Type haben in den 1950er Jahren bei allen Schuljungen für Furore gesorgt. In unserer neuen Reihe „Der Jaguar Club für den flinken Gentleman“ entwirft der preisgekrönte Dokumentarfilmautor Manish Pandey ein bewegendes Porträt dieses begabten Rennfahrers, dessen Leben ein so tragisches Ende nahm. Der englische Playboy, der ebenso talentiert wie von sich selbst eingenommen war, lebte und fuhr zu einer Zeit, als der Motorsport noch regelmäßig Menschenleben forderte. Er selbst gewann im Juni 1955 das schicksalsträchtige 24-Stunden-Rennen von Le Mans sowie 1958 die Formel-1-Weltmeisterschaft, besaß aber dann die Chuzpe, auf der Höhe seines Könnens aufzuhören und sein eigenes Unternehmen zu gründen. Doch wie das Schicksal so spielt, fand Hawthorn den Tod auf der Straße, als er 1959 mit seinem Jaguar verunglückte – fern jener Pisten, die ihm so großen Ruhm einbrachten.

10. Juni

EXPO 2017 IN KASACHSTAN

Die Expo 2017 wird in der kasachischen Hauptstadt Astana zum Thema „Energie der Zukunft“ stattfinden, womit sich das zentralasiatische Land als Vorreiter für nachhaltige Energien profilieren möchte. In den drei Monaten, die die Expo ihre Tore öffnet, werden bis zu drei Millionen Besucher erwartet, die sich umfassend über künftige Herausforderungen im Energiesektor informieren können. Auf der Ausstellung treffen sich die Mächtigen der Welt mit innovativen Denkern aus über 100 Ländern, um über die Energien von morgen zu diskutieren. Beherbergt wird die Expo auf einem eigens dafür konzipierten Gelände, das sich im Zentrum von Astana über eine Fläche von 170 Hektar erstreckt und ein 250.000 m² großes, von Adrian Smith + Gordon Gill Architecture entworfenes Ausstellungszentrum umfasst. Am Ende wird ein Manifest erarbeitet, das Prinzipien und Werte nennt, die die Regierungen zu einer sensibleren, sparsameren und damit zukunftsfähigen Energienutzung einladen sollen.



ATEMBERAUBENDER SOUND ÜBERALL AUF DER WELT



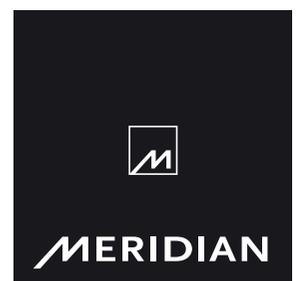


Image: Home Theater Long Island

Wir bei Meridian kreieren maßgeschneiderte Audiosysteme, die unvergleichbare Klangerlebnisse schaffen – Zuhause oder auf der Straße.

Deshalb sind wir der exklusive Audio-Partner von Jaguar Land Rover und vom **AUTOMOBILE** Magazin mit dem “Best In-Car Audio System”-Award ausgezeichnet worden.

meridian-audio.com



KONZEPTWAGEN I-PACE





DER ELEKTRO- STAR

DER JAGUAR I-PACE CONCEPT, AB 2018
AUF DER STRASSE, IST EIN FÜNFSITZIGER
SPORTWAGEN, DER ALLEN REGELN TROTZT

KONZEPT

Der Jaguar I-PACE Concept ist gewagt, glänzend, grandios - und ein Blick in die nahe Zukunft: Jaguars erstes Elektrofahrzeug kommt als fünfsitziger Sportwagen 2018 auf den Markt. Sie können ihn bereits jetzt reservieren

Der I-PACE Concept ist der erste Jaguar, der eigens für unsere heutige Welt des schnellen Wandels entwickelt wurde: Jaguars erstes Elektrofahrzeug. Die englische Abkürzung „BEV“ (für „battery electric vehicle“) können Sie sich jetzt schon einmal merken - sie wird bald in aller Munde sein.

Der I-PACE verfügt über eine vollkommen neue Fahrzeugarchitektur mit zwei Elektromotoren, Allradantrieb und der einem Sportwagen gemäßen Beschleunigung. Die Batterie wurde weit unten in das Fahrzeug integriert, sodass der Wagen ein herausragendes Handling ermöglicht und einen geräumigen, lichterfüllten Innenraum bietet, der alle Vorteile des kompakten elektrischen Antriebs zu nutzen weiß. Dank der minutiösen Arbeit an der aerodynamischen Effizienz des Wagens und des ebenso minutiösen Einsatzes für seine Eignung im echten Leben wird die Serienversion des I-PACE eine Reichweite von über 500 Kilometern besitzen, sodass die Batterie bei durchschnittlicher Benutzung nur einmal pro Woche aufgeladen werden muss. →





DESIGN

Mit der charakterstarken Silhouette eines Sportwagens und dem Fahrgefühl eines SUV verspricht der I-PACE ein zukunftsweisendes Fahrzeug für die Familie des 21. Jahrhunderts zu werden

Einen Jaguar wie den I-PACE Concept hat es noch nie gegeben. Der kompakte elektrische Antrieb ermöglichte Jaguars Designteam um Ian Callum große Freiheiten. So hat er dem I-PACE ein Profil verliehen, dessen Akzent in der Mitte des Fahrzeugs liegt, was man eher von einem Sportwagen mit Mittelmotor wie dem Jaguar C-X75 kennt, der im James Bond-Film *Spectre* zu sehen war.

Aber der I-PACE ist nicht nur hübsch anzusehen, er ist auch intelligent. Wie er unter dem Fahrtwind durchfährt, ist sensationell – der Strömungswiderstandskoeffizient liegt bei nur 0,29. Erreicht wird dies durch viele kleine Details wie die eingelassenen Türgriffe oder aktive aerodynamische Besonderheiten. So werden die Lufteinlässe, die der Kühlung dienen, bei Nichtbenutzung geschlossen und das Chassis bei hohen Geschwindigkeiten abgesenkt, um den Luftwiderstand zu minimieren. Zudem wurde die Rückseite des I-PACE, die für die Aerodynamik ganz entscheidend ist, mit der neusten Computermodellierung entwickelt. →

TECHNIK

Der I-PACE verfügt über zwei extrem effiziente Elektromotoren, die zusammen 400 PS produzieren, sowie ein sofortiges Drehmoment von 700 Nm, sodass der Wagen in vier Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt

Mit derselben Leidenschaft, die Jaguar Racing zur Teilnahme an der FIA-Formel-E-Weltmeisterschaft getrieben hat, haben Jaguars Ingenieure für den neuen Konzeptwagen I-PACE einen einzigartigen elektrischen Antrieb entwickelt.

Herzstück sind die zwei kompakten und synchronen dauermagneterregten Motoren. Den Strom liefert eine weitere Neuheit von Jaguar, die Lithium-Ionen-Batterie, für die die neueste Pouch-Zellen-Technologie verwendet wurde. Die Batterie hat eine Leistung von 90 kWh und wurde so weit unten wie möglich in das Fahrzeug integriert, sodass sich der Schwerpunkt des I-PACE näher am Boden befindet. Zusammen mit der für Jaguar typischen Doppelquerlenker-Radaufhängung vorn und der Integral-Hinterachse ist damit gewährleistet, dass der I-PACE das besondere Fahrgefühl vermittelt, das Jaguar-Fahrer von der Marke gewohnt sind. →





INNENDESIGN

Innen ist der I-PACE klar und aufgeräumt, doch unter seiner ruhigen Präsenz steckt der Thrill eines echten Jaguars

Das Interieur des I-PACE ist von starken Kontrasten geprägt. Zuerst einmal ist er mit seinem „Cockpit“, das über mehrere Bildschirme und digitale Steuerinstrumente verfügt, ein Wagen für das digitale Zeitalter.

Der Fahrersitz bietet, wie man es von einem Jaguar erwartet, einen großzügigen Blick über die Straße, der bereits das immense Fahrvergnügen erahnen lässt. Der Innenraum, der für ein Auto dieser Größe außergewöhnlich geräumig ist, wird dank des verglasten Panoramadachs von Licht durchflutet. Edle Materialien wie Leder, Glas und Metall schaffen eine zeitgemäß luxuriöse Atmosphäre, abgerundet durch subtile Details wie die imposant sportlichen Drehregler und das neue Vintage-Monogramm in der Sitzverkleidung. →



ELEKTRISIEREND

Der I-PACE hat eine Reichweite von über 500 km und die Batterie kann in nur 90 Minuten zu 80 % wieder aufgeladen werden. Damit ist der I-PACE nicht nur praktisch, sondern revolutionär

Hat man ein Fahrzeug erst einmal von dem hundert Jahre alten Dogma des Kolbenmotors befreit, eröffnen sich völlig neue Möglichkeiten, wie fünf Menschen sich gemeinsam fortbewegen können. Ohne großen Motor und überflüssigen Anhang bleibt plötzlich viel mehr Raum für die Insassen.

Dank des schmalen und extrem kompakten Antriebs des I-PACE ist der Boden im Innenraum nahezu eben, und es gibt keine Stolperfallen mehr. Zudem bietet der Wagen trotz der kompakten Gesamtlänge erstaunliche Beinfreiheit für die Rückbank sowie viel Platz für Gepäck. Auch in der Kabine selbst gibt es großzügigen Stauraum, etwa zwischen den beiden Vordersitzen sowie vor allem unter den Rücksitzen – dort, wo sich bei Fahrzeugen mit Kolbenmotor normalerweise die Mechanik befindet. →

IAN CALLUM

„Autodesigner neigen zu Silhouetten, deren Akzent in der Mitte liegt“, sagt Ian Callum, Leiter Design. „Deswegen ist der C-X75 mein Lieblingswagen und deswegen ist auch viel vom C-X75 in den I-PACE geflossen“

Ian Callum, seit 1999 Leiter Design bei Jaguar, gesteht, dass das Konzeptfahrzeug I-PACE für ihn eine Art Verjüngungskur gewesen sei: ein Wagen, der „ohne Regeln entwickelt wurde. Ein völlig neues Fahrzeug, mit dem wir das Design von Jaguar auf eine neue Stufe gehoben haben.“

Mit dem Profil des Wagens hat er lange gezaudert und gezaubert. „Autos sehen besser aus, wenn man Gewicht von den Hinterrädern nimmt – deswegen sind Coupés auch so beliebt. Als in den 1960er Jahren die ersten Autos mit Mittelmotor entwickelt wurden, konnte man das optische Gewicht der Kabine noch deutlich weiter nach vorn verlegen. Der I-PACE ist der erste Jaguar ohne Kolbenmotor, weshalb wir uns sofort auf die Möglichkeit gestürzt haben, die Kabine zwischen die Räder zu verlegen. Ja, man kann sagen, dass wir uns bei dem gesamten Projekt auf neue Möglichkeiten gestürzt haben. Es war wie ein Sturzflug in die aufregende Zukunft des Autodesigns.“ ■

JETZT RESERVIEREN:
www.jaguar.com/i-pace





FOTOS: SPACESUIT, LAT



UNTER

STROM

JAGUARS RENNWAGEN I-TYPE ELEKTRISIERT DIE HAUSEIGENE FAHRZEUG-PRODUKTION. EIN GRUND MEHR, EINEN GENAUEREN BLICK AUF DIE FORMEL E ZU WERFEN – MIT **NICKI SHIELDS**, DER BOXENREPORTERIN UND OFFIZIELLEN MODERATORIN DER FORMEL E.

Im letzten Jahr nahm Jaguar wieder am ePrix in Hongkong teil (rechts), wobei der Fahrer Adam Carroll (unten rechts) den I-TYPE bei seinem Debüt sicher ins Ziel brachte. Die Autorin Nicki Shields (unten links) war live vor Ort, um Bericht zu erstatten

Im September 2014 startete die Formel E – mit einem Knall. In der allerletzten Kurve des allerersten Rennens ereignete sich ein Crash, der international für Schlagzeilen sorgte. Im Kampf um den Sieg kam es zwischen dem ehemaligen Formel-1-Fahrer Nick Heidfeld und Nico Prost, dem Sohn des viermaligen Formel-1-Weltmeisters, zu einer Kollision. Heidfeld drehte eine Pirouette, überschlug sich und landete – glücklicherweise unverletzt – in der Absperrung.

Seit diesem ersten Rennen hat die FIA-Formel-E-Weltmeisterschaft bereits mehrere Male den Globus umrundet und durfte auf den Straßen einiger der schönsten, exotischsten und visionärsten Städte der Welt stattfinden. Doch was genau ist die Formel E? Und aus welchem Grund hat sich Jaguar nach zwölf Jahren Abstinenz vom Rennzirkus dazu entschieden, an dieser alternativen Meisterschaft teilzunehmen, bei der die Technik im Mittelpunkt steht und das althergebrachte Regelbuch des Motorsports ad acta gelegt ist. Kann ein Rennwettbewerb, der sich dem Kampf gegen den Klimawandel verschrieben hat, die Welt verändern?

Als ich im Sommer 2014 nach Frankreich fuhr, um mir die erste Formel-E-Testfahrt anzusehen, wusste niemand, was ihn erwartet. Auf dem Papier sah es erst einmal verlockend aus: zehn Teams mit zwanzig PS-starken, beeindruckend aussehenden elektrischen Rennwagen, am Steuer einige der besten Rennfahrer der Welt. Und es sollte gleich ein ganzes „Formel-E-Wochenende“ stattfinden, das in formvollendeter Dramatik auf einen einzigen Tag verdichtet wurde – mit zwei Testfahrten, dem Qualifying und dem fünfzigminütigen Rennen sowie einem zusätzlichen virtuellen Rennen im Fahrsimulator, das noch in die Mittagspause gezwängt wurde.

Für mich, die ich von der Wissenschaft fasziniert bin und mich viel mit Fragen von Nachhaltigkeit und Technologie beschäftige, aber eben auch aus einer rennsportfanatischen Familie stamme, klang die Formel E nach dem idealen Kompromiss. Nur: Würde sie den Zuschauer auch in ihren Bann ziehen?

Am meisten in Erinnerung bleiben einem immer die Kinderkrankheiten: In der ersten Saison verwandelten plötzlich Stürme die Boxengasse der den Strand entlangführenden Strecke in Punta Del Este (Uruguay) in einen reißenden Fluss – für Elektroautos mit 28-kWh-Batterie nicht ganz ohne. In Moskau standen mitten in den Autowerkstätten Laternenpfähle – nun versuchen Sie mal, dort einen Rennwagen zu manövrieren. Und in Paris wurden die Straßen erst am Abend vor dem Rennen abgesperrt. Da die Boxengasse eine öffentliche Straße war, mussten sich die Rennwagen den Asphalt mit Bussen, Autos und Fahrrädern teilen.

Doch zweieinhalb Jahre nach ihren Anfängen hat die Formel E in ihrer dritten Saison alle Versprechen, die sie anfangs gegeben hat, mehr als eingelöst. Wenn Sie die Rennen verfolgt haben, werden Sie mir sicher zustimmen, dass sie an dichten, hart umkämpften Wettbewerben, Stoßstange an Stoßstange, kaum zu überbieten waren. Was an dem relativ niedrigen aerodynamischen Grip der Autos liegt, in dem sich die Formel E von der Formel 1 unterscheidet, wo der extrem hohe Grip enge Rennen im Grunde verhindert. Sehen Sie sich nur einmal an, wie knapp die erste und zweite Formel-E-Saison endeten: mit nur jeweils zwei Punkten Vorsprung, die sich einmal der Brasilianer Nelson Piquet Junior und einmal der Schweizer Sébastien Buemi erkämpft hatten.

Nach dem dramatischen ersten Rennen in China wartete die Formel E in ihrer ersten Saison auch in Buenos Aires mit einem echten Feuerwerk an Unterhaltung auf. Buemi startete auf der Poleposition, musste aber aufgrund eines Problems mit der Aufhängung ausscheiden, worauf der Brasilianer Lucas di Grassi die Führung übernahm, das Rennen aber aus demselben Grund abbrechen musste. Jetzt kämpften gleich drei Fahrer um

die Führung. Durch Zeitstrafen und Energiesparmaßnahmen seiner Gegner konnte sich schließlich Antonio Felix Da Costa – als vierter Fahrer in nur zehn Runden – an die Spitze setzen und erlangte seinen ersten Sieg in diesem Wettbewerb. Im weiteren Verlauf des Jahres gewann Piquet Junior das Rennen von Long Beach, 35 Jahre nachdem seinem Vater Selbiges in der Formel 1 gelungen war. Ein besonderer Moment in der Geschichte des Motorsports wie auch für die Piquets – und für mich, da ich das Interview mit Piquet auf dem Podium führen und seine Freude und Euphorie hautnah miterleben durfte.

Ihren Ursprung nahm die Formel E 2012, als der ehemalige Banker, Politiker und Umweltpionier Alejandro Agag erstmals einen Wettbewerb mit ausschließlich elektrisch betriebenen Wagen vorschlug, um Strom als realistische Alternative zu Benzin und Diesel zu bewerben und die Entwicklung von E-Autos voranzutreiben. Mit wenig mehr als einem flugs auf eine Serviette gekritzelt Auto, dessen Design aber sofort überzeugte, gewann er rasch die Zustimmung des FIA-Präsidenten Jean Todt für einen Wettbewerb, in dem die Reduzierung von CO₂-Emissionen im Mittelpunkt steht. Frédéric Vasseur, der heutige Leiter des Formel-1-Teams von Renault, wurde damit beauftragt, die besten Hersteller zu versammeln, um unter dem gemeinsamen Namen Spark Racing Technology den ersten einsitzigen E-Rennwagen zu bauen.

Der Elektromotor kam von McLaren (aus dessen Supersportwagen P1), das Chassis von Dallara, das auch das →



UNTERSTÜTZUNG PER #FANBOOST

Zwölf Tage vor jedem Rennen und noch während der ersten sechs Minuten des laufenden Wettbewerbs können die Formel-E-Fans online oder per Twitter für ihren Favoriten stimmen (#FanBoost). Die drei meistgenannten Fahrer erhalten fünf Sekunden Zusatzenergie, die sie in der zweiten Hälfte des Rennens einsetzen können. Um herauszufinden, wie Sie für die Jaguar-Fahrer Adam Carroll und Mitch Evans stimmen können, geben Sie einfach „Wählen Sie Ihren favorisierten Fahrer“ in Ihre Suchmaschine ein.





Dritte Saison RENNKALENDER

1. Rennen: 9. Oktober 2016
Hongkong

2. Rennen: 12. November 2016
Marrakesch

3. Rennen: 18. Februar 2017
Buenos Aires

4. Rennen: 1. April 2017
Mexiko-Stadt

5. Rennen: 13. Mai 2017
Monaco

6. Rennen: 20. Mai 2017
Paris

7. Rennen: 10. Juni 2017
Berlin

8. Rennen: 1. Juli 2017
Brüssel

**9. und 10. Rennen:
15. und 16. Juli 2017**
New York

**11. und 12. Rennen:
29. und 30. Juli 2017**
Montreal



FORMEL E



DIE TEAMS UND IHRE FAHRER

PANASONIC JAGUAR RACING

Adam Carroll (26.10.1982) Der 34 Jahre alte gebürtige Nordire bringt enorme Erfahrung in das Team ein, nicht zuletzt durch seine Formel-1-Testfahrten für BAR-Honda. Außerdem ist Adam in der IndyCar Series und der DTM an den Start gegangen, hat sage und schreibe fünf Rennen in der F1-„Feeder Series“ GP2 sowie 2009 die AIGP gewonnen.



Mitch Evans (24.6.1994) Mitch Evans wurde bereits mit 22 Schützling der Formel-1-Legende Mark Webber. In seiner Heimat Neuseeland fuhr er schon mit sechs Jahren Kartrennen. Mit 16 gewann er den neuseeländischen Grand Prix, zwei Jahre später die GP3, und auch in der GP2-Serie war er siegreich.



ABT SCHAEFFLER AUDI SPORT

Lucas di Grassi (11.8.1984) Brasilien
Daniel Abt (3.12.1992) Deutschland

MS AMLIN ANDRETTI

Robin Frijns (7.8.1991) Niederlande
António Félix da Costa (31.8.1991) Portugal

DS VIRGIN RACING

Sam Bird (9.1.1987) Großbritannien
José María López (26.4.1983) Argentinien

FARADAY FUTURE DRAGON RACING

Jérôme D'Ambrosia (27.12.1985) Belgien
Loïc Duval (12.6.1982) Frankreich

MAHINDRA RACING

Nick Heidfeld (10.5.1977) Deutschland
Felix Rosenqvist (7.11.1991) Schweden

NEXTEV NIO

Nelson Piquet Jr (25.7.1985) Brasilien
Oliver Turvey (1.4.1987) Großbritannien

RENAULT E.DAMS

Nico Prost (18.8.1981) Frankreich
Sébastien Buemi (31.10.1988) Schweiz

TECHEETAH

Jean-Éric Vergne (25.4.1990) Frankreich
Ma Qing Hua (25.12.1987) China

VENTURI

Stéphane Sarrazin (2.11.1975) Frankreich
Maro Engel (27.8.1985) Deutschland

**Mitch Evans (links),
Jaguars Nachwuchsstar und
ein Hit auf #fanboost**

Formel-1-Team Haas beliefert, das Fünf-Gang-Getriebe vom britischen Rennfahrerspezialisten Hewland, und die Formel-1-Legende Williams entwickelte die 150 Lithium-Ionen-Batteriezellen, mit denen das Auto betrieben wurde und die Strom für 300 Laptops oder 4000 Mobiltelefone liefern könnten.

Die Zusammenarbeit erwies sich als außerordentlich produktiv: Der Formel-E-Wagen mit einer Leistung von 200 kW (270 PS) und einem Gewicht von unter 900 kg beschleunigte in weniger als drei Sekunden von 0 auf 100 km/h und stand damit den schnellsten Hypercars der Welt in nichts nach. Um möglichst bald auf die Piste gehen zu können und die Kosten niedrig zu halten, starteten in der ersten Saison alle zehn Teams mit dem gleichen Wagen. Was dem Wettbewerb natürlich förderlich war. Doch schon in der zweiten Saison durften die Hersteller alles, was hinter der Batterie liegt, eigenhändig entwickeln: Motor, Getriebe, Batterie-Wechselrichter und Hinterradaufhängung.

Zum Auftakt der zweiten Saison in Peking 2015 trumpfte Renault mit seinen sportlichen e.dams auf, und Buemi ging als erster Formel-E-Fahrer mit maximaler Punktzahl in die Geschichte ein: Poleposition, schnellste Runde und Gesamtsieger. Damit schien es schon so, als sei alle Spannung aus dem Wettbewerb gewichen. Doch das Gegenteil war der Fall.

Vor dem letzten Rennen in London acht Monate später lagen Buemi und sein alter Rivale Lucas di Grassi punktgleich vorn. Bei der Einfahrt in die dritte Kurve bremste di Grassi zu spät und fuhr auf Buemi auf – und von da an wurde es kurios. Bis zur nächsten Generation von Batterien mit größerer Reichweite, die erst in der fünften Saison eingeführt werden, hat jeder Fahrer zwei Wagen, die er zur Hälfte des Rennens tauscht. Nach dem Unfall schafften es Buemi und di Grassi gerade noch so in ihre Boxen, um in den zweiten Wagen wechseln zu können. Nur hätte keiner von beiden mehr das Rennen zu Ende fahren können, sodass sich ihr Zweikampf in einen Wettlauf gegen die Zeit verwandelte: Wer würde die schnellste Runde fahren und damit die zwei entscheidenden Bonuspunkte einheimsen? Buemi blieb in der Box stehen, bis die Strecke komplett frei war, und fuhr die beste Zeit. Was ihm den Titel als Fahrer und Team einbrachte.

Die dritte Saison begann im Oktober auf einer neuen Strecke in Hongkong. Der Parcours war sicherlich einer der landschaftlich atemberaubendsten der gesamten Renngeschichte: Die Strecke führte direkt am Hafen entlang und umfasste städtische Wahrzeichen wie den prachtvollen Fähranleger oder das Rathaus. Weiter ging es in Marrakesch (sagte ich nicht schon, dass wir einige der schönsten Städte der Welt bereisten?). Ihren Abschluss wird die Saison im Juli in Montreal finden.

Ich liebe Autorennen und freue mich schon auf den nächsten Start, aber wir sollten dabei nicht die eigentliche Mission der Formel E aus den Augen verlieren: Elektroautos ein neues Image zu verleihen, die Technologien weiterzuentwickeln und für eine breitere Nutzung zu sorgen. Gut, Elektroautos haben schon jetzt einen zentralen Platz in der Entwicklung neuer Wagen inne, und die Verkaufszahlen wachsen exponentiell. Bis Mai 2016 wurden weltweit über 1,5 Millionen elektrisch betriebene Fahrzeuge verkauft. Jaguar selbst hat bei seinem Eintritt in die Formel E sehr deutlich gesagt, dass es mithilfe dieses Wettbewerbs die Entwicklung seiner E-Autos voranbringen will. Dass dies so schnell geschehen würde, hätte sicher niemand gedacht. Doch hat der Konzeptwagen I-PACE eindrucksvoll bestätigt, was wir alle an jenem dramatischen Tag 2014 in Peking gedacht haben: dass die Formel E nicht nur die Fans elektrisieren würde, sondern auch unser Denken über Mobilität für immer verändern würde. ■

ELEKTRISIERTE STRASSEN

AUF DEM KLEINEN JAGUAR I-TYPE LASTEN ZIEMLICH GROSSE ERWARTUNGEN: WIE **JASON BARLOW** VON GQ HERAUSGEFUNDEN HAT, SOLL ER DAS UNTERNEHMEN NICHT NUR ZURÜCK AUF SIEGERPODEST HIEVEN, SONDERN GLEICH VORBILD FÜR EINE GANZE GENERATION VON ELEKTROAUTOS SEIN. DER ERSTE IHRER ART: DER JAGUAR I-PACE

Jaguar hat einige der erfolgreichsten Verbrennungsmaschinen in der Geschichte der Automobilindustrie gebaut. Aber das Unternehmen begibt sich derzeit eben auch auf neue Wege. Es setzt auf Elektroautos. Und dass Jaguar es damit ernst meint, zeigt sein Engagement in der Formel E, der neuen weltweiten E-Rennserie, die gerade eine rasante Entwicklung zu nehmen beginnt.

„Die Formel E ist ein innovativer Wettbewerb mit spannenden, knappen Rennen mitten in den großen Städten. Sie entwickelt Technologien für Elektroautos und leistet damit einen Beitrag, um diese Fahrzeuge in der Öffentlichkeit bekannter zu machen“, sagt Gerd Mäuser, Vorstandsmitglied von Panasonic Jaguar Racing. „Elektroautos sind die Zukunft“, ergänzt der Technik-Chef der Jaguar-Gruppe, Nick Rogers.

Teamleiter James Barclay wurde die Aufgabe anvertraut, das Team für die Rennen fit zu machen und eine Strategie zu entwickeln. „Wir wollten schon seit längerem wieder in den Rennsport einsteigen, aber es gab keinen überzeugenden Grund“, sagt er. „Die Formel E entwickelt sich gerade zu einem sehr interessanten Wettbewerb, und sie ist ein exzellenter Prüfstand für Technologien in Elektroautos. Wir wollten mit einem kompletten Programm einsteigen, um unser Schicksal selbst in der Hand zu haben. Ein Sportwagen-Programm hat zwar nach wie vor einige Vorzüge, aber hiermit wagen wir einen viel größeren Schritt, mit dem wir vor allem in neue Technologien investieren. Wir wollen uns in diesem Bereich als führendes Unternehmen etablieren.“

Zu diesem Zweck hat sich das Team Williams Advanced Engineering als technischen Partner dazugeholt. Williams gehört zu den wenigen ganz großen Namen, die auch dieses

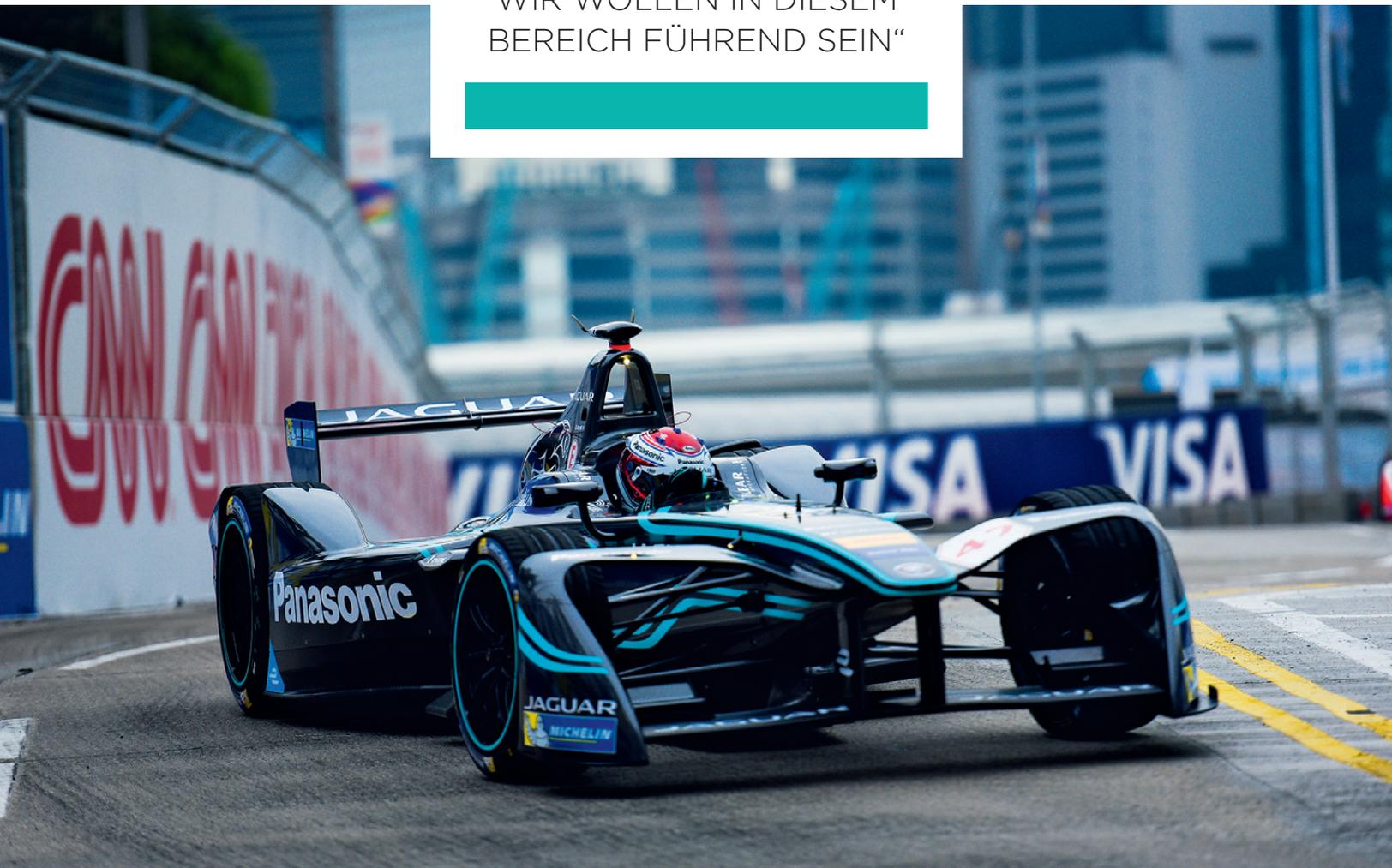
Wagnis eingegangen sind, und liefert seit Beginn des Wettbewerbs 2014 die Batterien für die Rennwagen. Gut, Williams ist ein Formel-1-Gigant. Aber durch seine herausragenden Kompetenzen dort hat sich das Unternehmen Kenntnisse und Fähigkeiten angeeignet, die sich auch in anderen Industrien und Disziplinen einsetzen lassen. Man könnte die Formel 1 im Grunde als eine Art zweiwöchentlicher Hochdruckkessel der Problemlösung ansehen, und angesichts der besonderen Bedeutung von leichten und hochspezialisierten Materialien reicht sie natürlich in die verschiedensten Anwendungsbereiche.

„Williams möchte sich gern im Motorsport engagieren. Was uns vor allem interessiert, sind Wettbewerbe, die technischen Fortschritt und technische Herausforderungen mit sich bringen“, erklärt Paul McNamara, der technische Leiter bei Williams Advanced Engineering. „Energieeffizienz hat für uns als Technikunternehmen höchste Priorität. Wir bauen Batterien mit hoher Leistung und hoher Speicherfähigkeit für den regulären Straßenverkehr. Die Formel E hat sich als großartige Plattform erwiesen, um unsere Technologien zu prüfen. Eine Rennstrecke ist ein unmissverständliches Testgelände, auf dem man seine Grenzen austesten kann.“

Und was für Rennstrecken! Dass die Formel E in den Städten stattfindet – in Monaco, in Montreal, und diese Saison zudem in drei atemberaubenden neuen Orten: Hongkong, Marrakesch und New York – ist nicht einfach nur ein Alleinstellungsmerkmal unter Wettbewerbern, sondern ein deutliches Zeichen für Nachhaltigkeit. Es ist klar, dass die Formel E nicht einfach das Stromnetz anzapfen kann, um ihre Autos aufzuladen, weshalb ein Dieselgenerator von Cummins →



„ES IST EIN SCHRITT IN
EINE NEUE TECHNOLOGIE.
WIR WOLLEN IN DIESEM
BEREICH FÜHREND SEIN“



FORMEL E

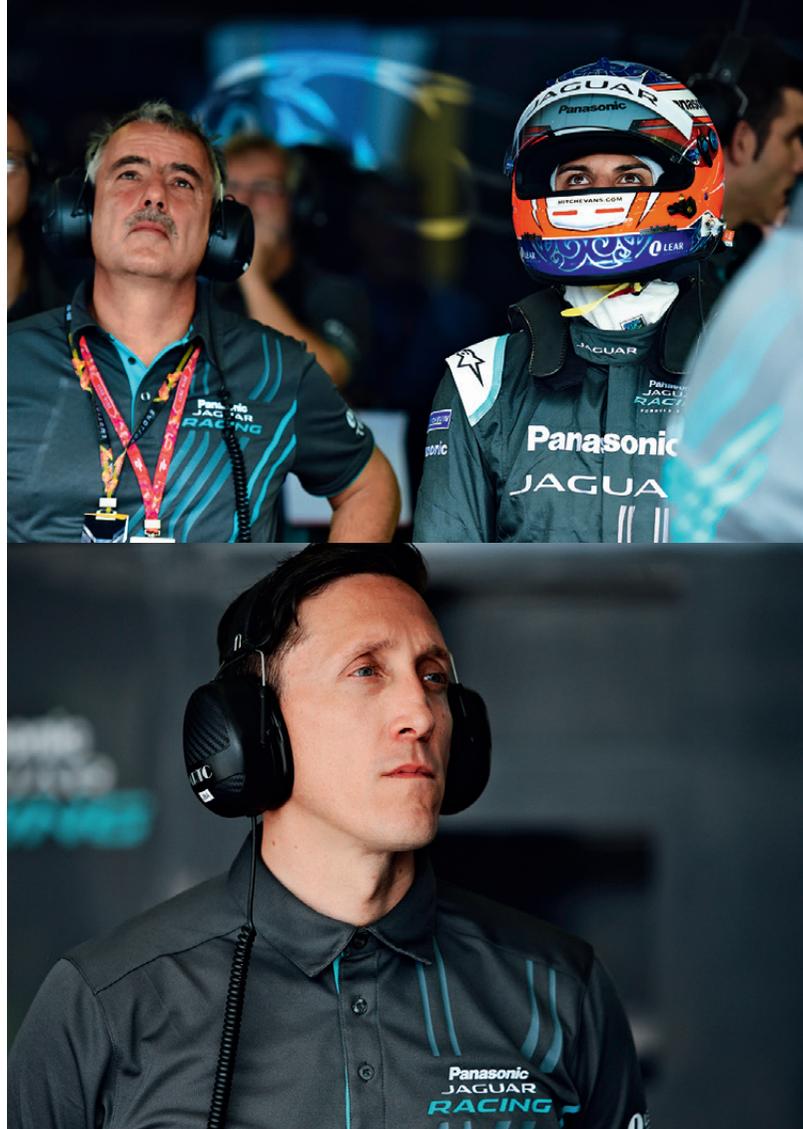
umgerüstet wurde, sodass er mit einem Abfallprodukt von Glycerin-Biodiesel betrieben werden kann, das auf Meeresalgen basiert. Das Gerät reist mitsamt Kabeln und Steuerkasten, verladen in drei Containern, mit dem Wettbewerb um die ganze Welt und produziert genug Energie, um alle zwanzig Rennwagen aufladen zu können. Bis Elektroautos für den breiten Markt interessant sind, müssen noch einige zentrale Probleme angegangen werden, vor allem das der Reichweitenangst, und natürlich muss die Frage der Energiequelle gelöst sein. Während sich dieser Sport beim Publikum, das laute Verbrennungsmotoren gewohnt ist, erst noch seine Glaubwürdigkeit erarbeiten muss, besteht für Jaguar kein Zweifel am Nutzen der Formel E für das Unternehmen. Es geht um weit mehr als um Unterhaltung: Es geht um das Firmenehos, das sich Innovation auf die Fahnen geschrieben hat.

Ein weiteres wichtiges Gebiet ist die Datenerfassung: Während eines Formel E-Wettbewerbs nimmt jede Batterie circa 1 GB Daten pro Tag auf. Jede Batterie kann 500 Datenkanäle bis zu 1000 Mal pro Sekunde aufzeichnen. Mehr noch: Jede Batteriezelle hat 25 Mal so viel Energie wie ein Mobiltelefon und liefert 400 Mal so viel Strom. Mit einer Batterie könnte man ein Smartphone 4745 Tage lang ununterbrochen aufladen, und sie verfügt über eine Energiemenge, die 10.000 konventionellen AA Alkalibatterien entspricht.

„Bei unserem Wissen über Verbrennungsmotoren können wir aus der Vergangenheit schöpfen. Wir können auf der Arbeit unserer Vorväter aufbauen“, sagt McNamara. „Was aber Batterien angeht, sind wir momentan mitten im Wilden Westen. „Wir arbeiten an den ganz großen Fragen: Wie kann man sie am besten kühlen? Was passiert eigentlich genau in diesen Zellen? Das alles ist eine große Herausforderung, für die es kaum eindeutige Lösungen gibt.“

Richard Devenport, einer von Jaguars Forschungsleitern für die Formel E, ist überzeugt, dass der Durchbruch des Elektroautos bevorsteht. An McNamaras Worte anschließend sagt er: „Der Motorsport ist immer schon ein wichtiger Antrieb für Innovationen gewesen. Wir haben noch nicht viel Erfahrung mit Elektromotoren. Verbrennungsmotoren dagegen sind seit 120 Jahren in Entwicklung – und mit jeder Iteration kommt man einen Schritt weiter. Ich melde alles, was hier passiert, direkt an Jaguar. Ich warte nicht bis zum Ende des Jahres, um irgendeinen Bericht darüber zu schreiben. Wenn sich etwas lohnt auszuprobieren, bin ich am nächsten Morgen am Telefon.“

Die Technologie kommt gerade extrem schnell voran, vergleichbar vielleicht mit den Mobiltelefonen der Nullerjahre, bei denen ein Upgrade das nächste jagte. Genauso sieht es gerade bei Elektrofahrzeugen aus. Bald wird das Problem der Reichweite gelöst sein, sodass die Reichweitenangst



Gerd Mäuser, Vorstandsmitglied von Panasonic Jaguar Racing (ganz oben links, mit Rennfahrer Mitch Evans), und Teamleiter James Barclay (oben) verfolgen das Debüt ihres Teams

aufhört und andere Aspekte wie Fahreigenschaften und Gewichtsreduzierung in den Fokus rücken können. Die nächsten Jahre werden sehr, sehr spannend.“

Doch letzten Endes ist auch die Formel E ein Wettbewerb, bei dem zwanzig Gladiatoren um den Sieg ringen und dabei unter immer wieder neuen Voraussetzungen an den Start gehen. „Die Fahrer haben eine Menge zu tun in ihrem Wagen“, sagt Teamchef James Barclay. „Sie müssen maximales Tempo fahren und gleichzeitig die Energievorgaben einhalten – das ist das Knifflige an dem Wettbewerb. Dieses Jahr geht es viel um Rekuperation. Aber während dieser Energie-Rückgewinnung ist es schwierig, Fahrt aufzunehmen, weil mehr Zug auf der Hinterachse ist. Das ist ungefähr so, als wäre dort plötzlich die Bremskraft höher. Es gibt drei Regenerationsmodi: vom Gas gehen, beim Bremsen Energie gewinnen oder den Rekuperationshebel ziehen. Die beste Technik beim Fahren, Überholen und Blockieren muss der Fahrer selbst herausfinden. Und das auf einer Huckelpiste mitten in der Stadt.“

Innovativ, elektrisierend, wettbewerbsfähig: Das ist heute die Formel E.



MITTEN IN DER FORMEL E: VOR ZWEI JAHREN DURFTE DER AUTOR JASON BARLOW EINE EXKLUSIVE FAHRT IN EINEM DER ERSTEN FORMEL E-PROTOTYPEN UNTERNEHMEN. SCHNALLEN SIE SICH AN!

Seltsam. Wie bei jedem modernen Rennwagen löst das Renngeschirr, Helm, HANS-System, Seitenschutz, erst einmal Platzangst aus. Die eigene Bewegungsfreiheit ist höchst eingeschränkt. Aber bei der Formel E ist noch etwas anderes seltsam, ja befremdlich: die Elektrizität. Das Batteriepack ist in ein cleveres Carbon-Sandwich verpackt, on top gibt es ein dreistufiges Sicherheitssystem. Vor mir eine grüne Leuchte, die rot aufblinkt, sollten alle diese Vorkehrungen ausfallen. Dann muss ich den Wagen sofort verlassen und vorn über die Spitze aussteigen. Wenn nicht ... wir erinnern uns ja sicher alle noch an den Physikunterricht. Das Auto wird dann zum Schmelztiegel.

Am Lenkrad befindet sich ein flackerndes LED-Display, das die Systeme überwacht und Geschwindigkeit und Streckenführung anzeigt. Darunter eine Reihe von Drehknöpfen, der wichtigste zur Motorsteuerung, um zwischen voller Leistung – sprich: 270 PS – und dem Rennmodus mit 180 PS zu wechseln. Ich fange lieber vorsichtig an. Dieser Prototyp wiegt inklusive meiner Person etwa 950 kg, wird mir also ein ganz hübsches Tempo bescheren, das gerade bei den rasanten Steigungen und Senken von Donington meine volle Aufmerksamkeit fordern wird.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 240 km/h, und das Gefährt braucht keine drei Sekunden von 0 auf 100 km/h. Dass der Wagen dank E-Antrieb aus dem Stand das maximale Drehmoment liefern kann, löst Suchtverhalten aus.

Wenigstens ist es trocken – die berühmten „Craner Curves“ haben schon gewandtere Fahrer als mich aus der Kurve getragen. Andererseits ist die Formel E wunderbar einfach zu fahren. Man muss sich keine Gedanken machen, wie man Temperatur auf die Reifen kriegt. Oder Angst haben, in aerodynamischen Sog zu geraten – die FIA wollte nicht, dass die Teams teuren aerodynamischen Verbesserungen nachjagen, weshalb der Abtrieb relativ gering ist. Man drückt einfach aufs Gas, und dann heißt es gut festhalten. Das Fahrgestell ist geradezu grandios, und man müsste lange suchen, um Reifen zu finden, die auf trockener Strecke den Michelins gleichkämen.

Wie viel Arbeit das Entwicklungsteam ins Fahrverhalten gesteckt hat, merkt man sofort. Der Wagen fährt wie am Schnürchen – zumindest so lange, wie die Batterien halten. Vermisst man das Stampfen der Kolben in den Zylindern oder das explosive Luftbrennstoffgemisch? Weniger, als man denkt. Der E-Antrieb liefert einen geschmeidigen Schub, er ist anders, klar, aber er hat enorme Power. Der Luftzug im offenen Cockpit und das Reifengeräusch sorgen dabei für einen beeindruckenden Sound.

Zudem werden die Autos noch mehr Leistung bringen, wenn sich die Batterieeffizienz weiter verbessert. Schon früh wurde das Ziel ausgegeben, dass die Reifen eine ganze Saison lang halten sollen (in der dritten Saison kommen andere Reifen). Der Grip wiederum ist mehr als passabel – was aber nicht verhindern kann, dass die Wagen auf schmutzigen, huckligen Straßen ins Rutschen kommen, wie man in den ersten beiden Saisons gesehen hat. „Die Autos sind auf diesen Straßenparcours oft ganz schön munter“, sagt Jaguar-Fahrer Adam Carroll. „Sie agieren ziemlich mechanisch. Der Grip ist sehr stark und hält sich mit der Aerodynamik die Waage. Deswegen hängen die Wagen immer so nah aneinander.“

Die Formel E befördert also nicht nur Innovationen, sondern ist auch ein echtes Vollblutpektakel. ■



IE DIGITALTECHNIK
VERSpricht eine schnellere und
effizientere Zukunft, aber wird es
auch eine schönere? Die preisgekrönte
Goldschmiedin **SILVIA WEIDENBACH**
führt das Handwerk in eine Zukunft,
die alles andere als binär ist



AUF DEM MARKT

Silvia Weidenbachs Kollektion *Granny's Chips*: verspielte Broschen aus qualitativ hochwertigem Nylon und Halbedelsteinen, eine Kombination aus 3D-Druckverfahren und klassischer Handwerkskunst

„Digitale Technologien haben die kreative Toolbox von Designern grundlegend verändert“

SILVIA WEIDENBACH, Gastdozentin am Royal College of Art in London und Gewinnerin des Best New Design Award beim Goldsmiths' Fair 2015

Als MA-Studentin am Royal College of Art in London hörte ich zum ersten Mal von sogenannten Additiven Herstellungsverfahren, besser bekannt als 3D-Druck. Ich kann nicht behaupten, dass ich sofort begeistert war. Ich habe das Goldschmiedehandwerk auf dem klassischen Weg gelernt, in einer langen Lehre in der Werkstatt eines Silberschmieds. Ich habe gelernt, etwas mit meinen Händen zu schaffen, nicht aus der Distanz über einen dritten Beteiligten und einen Computerbildschirm. Ich war skeptisch, aber im Rückblick hatte ich die Rolle der Digitaltechnik im kreativen Prozess missverstanden.

Die Wende kam mit der Einführung einer weiteren neuen Technologie, die vielleicht weniger bekannt ist. Der sogenannte "haptische Arm" war ein gestalterisches Werkzeug, das den klassischen Prozess des Zeichnens von Entwürfen mit der digitalen, virtuellen Umgebung verband. Damit war es möglich, mit einer erstaunlichen taktilen Präzision an digitalen Modellen zu arbeiten; es fühlte sich an, als würde man mit den Händen durch weichen Ton fahren, wie von Hand konnte man genaue 3D-Modelle herstellen. Mit diesem Arm ließen sich winzige Komponenten vergrößern, verkleinern und neu gestalten, ohne ihre vorherige Gestalt zu zerstören. Da begriff ich, dass die Digitaltechnik nicht nur bleiben, sondern auch grundlegend verändern würde, was heute im Schmuckdesign möglich ist – und letztlich auch die Rolle des Schmucks.

2015 machte ich mich an ein ironisches Projekt, das ich *Granny's Chips* nannte, Königin Elizabeths Kosename für die Brosche ihrer Großmutter. Sie besteht aus zwei sehr großen Teilen des Cullinan-Diamanten – mit 3106 Karat ist er der größte Diamant, der je gefunden wurde. Die Grundstrukturen meiner *Granny's Chips*-Broschen wurden mit dem haptischen Arm designt und aus Nylon mit einem 3D-Drucker

hergestellt. Am Ende wurden die Stücke mit der „klassischen Handwerkskunst“ fertiggestellt: Von Hand wurde Farbe aufgetragen, und andere Materialien wie Silber und Diamanten wurden hinzugefügt.

Aber das digitale Element des Prozesses war für mich letztlich ausschlaggebend, um den künstlerischen Ausdruck zu realisieren, den ich gesucht hatte. Übrigens ist es keineswegs so, dass ich die Einzige bin, die diese neuen Techniken nutzt. Digitale Technologien haben die kreative Toolbox von Designern grundlegend verändert, haben unmittelbar beeinflusst, wie wir heute Schmuck entwerfen und herstellen. Und es hat auch den Umfang dessen erweitert, was Schmuck tun oder sein kann. Wir überschreiten die Grenze zwischen analogem und digitalem Design und erkunden gleichzeitig, wie Prozesse in beidem kombiniert werden können.

Komplexe und detailgenaue Schmuckstücke herzustellen, bleibt eine der anspruchsvollsten Formen der traditionellen Handwerkskunst, deshalb stellen die Technologien, die wir jetzt verwerten können, einen großen Sprung nach vorn dar. Darüber hinaus haben sogenannte „Digital Wearables“ wie VR-Brillen und Smartwatches ihre eigene Ästhetik und stehen für eine zunehmende Erweiterung unserer natürlichen Fähigkeiten.

Digital Wearables steigern nicht nur, was uns als Spezies einzigartig macht, sondern sie dienen uns auch in sozialer, kommunikativer Hinsicht. Mit anderen Worten: Schmuck wird heute eine Form der Kommunikation, angetrieben von den Möglichkeiten, die wir haben, um neue Interaktionen zwischen Design, Material und Bestimmung zu schaffen.

Zahlreiche neugierige und visionäre Designer sind internationale Vorreiter dieser Bewegung. Der Künstler Daniel Kruger verwendet eine ganze Palette interessanter →



KUNST AUS MATERIALMIX: 3D-Modelle geben den Künstlern völlige Freiheit, mit Materialien zu experimentieren. Links: Silvia Weidenbachs *Made to treasure and pleasure*-Anhänger aus Nylon. Oben: Dorry Hsus *Touch the invisible*-Ring aus Silber



SCHRANKENLOS: Daniel Krugers Anhänger (oben) und Norman Webers Broschen (rechts) sind Beispiele dafür, wie heutige Designer mit Formen, Strukturen und Materialien experimentieren

GEGENSÄTZE ZIEHEN SICH AN:

Der Designer Norman Weber auf der Gratwanderung zwischen Klassik und Moderne. Er verwendet traditionelle High-End-Materialien wie Edelsteine in Kombination mit synthetischen Komponenten aus Plastik oder Nylon, wie bei dieser Brosche



„Selbst in einer Zeit der 3D-Modelle steht für Schmuckdesigner die Vision von Schönheit und Faszination immer noch im Vordergrund“

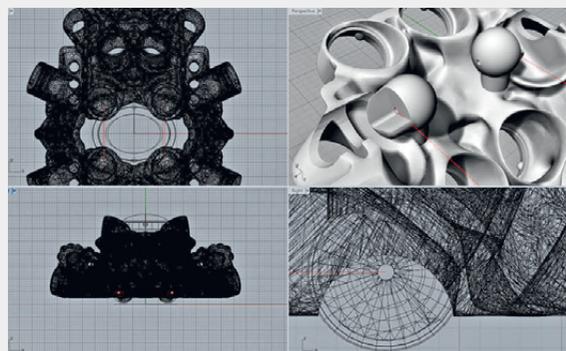
Materialien und Verfahren für seine Stücke. Auch wenn Kruger mit traditionellen Methoden arbeitet, sind seine Stücke dennoch repräsentativ für eine neue Richtung im Schmuckdesign: Bei ihm stehen Strukturen, Farben und Muster im Mittelpunkt, damit vermitteln seine Werke, was er als „Ideen, die in einem kleinen Format ausgedrückt werden“, bezeichnet.

Das Werk der chinesischen Künstlerin Dorry Hsu, die auch bei mir am Royal College studiert hat, ist durch die intelligente Einbettung digitaler Technologien in traditionelle Handwerkskunst gekennzeichnet. Ihre Stücke sprechen eine üppige, barocke Designsprache, sie experimentiert ausgiebig mit Farben, und nicht zuletzt zeigt sie, dass die anspruchsvolle Handwerkskunst noch einen Platz hat, sobald die Phase der Additiven Fertigung vorbei ist – die Endbearbeitung wird bei ihr häufig noch von Hand gemacht.

Norman Weber ist ein weiterer Künstler, der sich die digitale Revolution zu eigen gemacht hat. Er spielt mit den Klischees des Schmuckdesigns, während er die traditionellen Hierarchien abschafft. Er geht sogar so weit, ganz gewöhnliche Steine und synthetische Materialien in teure High-End-Produkte einzubauen.

Webers Werk unterstreicht nebenbei noch einen anderen wichtigen Punkt: Während wir es in Bezug auf Produktion und Design wirklich mit einer schönen neuen Welt zu tun haben, dürfen wir nicht annehmen, dass der Schmuck das Handwerk hinter sich lässt und auf eine reine Massenproduktion zusteuert, selbst wenn bestimmte individuelle Komponenten heute schneller produziert werden können. Wir haben noch ein ganzes Stück Weg vor uns, bis wir mit additiven Verfahren Bestandteile aus Edelmetall herstellen können.

Darüber hinaus wurden hinter den Kulissen bestimmte Aspekte der Produktion sogar komplizierter, weil die Komponenten komplexere Formen haben und die verwendeten Materialien immer vielfältiger werden. Wir stehen am Anfang einer neuen und aufregenden Reise im modernen Schmuckdesign, einer Reise, bei der der Fokus auf der Interaktion zwischen dem kreativen Künstler und dem Computer liegt. Aber es gibt keinen magischen „Druck“-Knopf; das fertige Produkt ist immer das Ergebnis einer langwierigen Experimentierphase im gesamten Spektrum der Schmuckherstellung. Selbst in einer Zeit der 3D-Modelle steht für Schmuckdesigner die Vision von Schönheit und Faszination immer noch im Vordergrund. ■



ÜBER DIE AUTORIN

Die deutsche Schmuckdesignerin **SILVIA WEIDENBACH** hat einen MA in Goldschmiedekunst, Silberschmiedekunst, Metallverarbeitung und Schmuckherstellung vom Royal College of Art in London und ein Diplom für Bildende Kunst von der Burg Giebichenstein Kunsthochschule Halle. Ihr Schmuck kombiniert traditionelle Methoden mit digitalen

Verfahren, sie paart Materialien wie von Hand gefasste Diamanten mit modernen Techniken wie dem haptischen Arm, einem digitalen gestalterischen Werkzeug, mithilfe dessen sich der „virtuelle Ton“ eines Stücks bearbeiten lässt. Silvia Weidenbach hat ihr Atelier im Londoner Juwelierviertel Hatton Garden und ist Gastdozentin am Royal College of Art.

Retro-chic

DER LOOK DER NEUEN SAISON ORIENTIERT SICH AN DEN 50ER UND 60ER JAHREN UND KOMBINIERT KLASSISCHE SCHNITTE UND STOFFE MIT MODERNEN ELEMENTEN - VON ELEGANTEN HOSEN BIS ZU WEICHEM LEDER

FOTOS: Tomo Brejc TEXT: Tara Lamont-Djite



ANSPIELUNGEN

TRANSPARENTE ÄRMEL
VERLEIHEN DIESEM
KLASSISCHEN A-LINIEN-
KLEID IN MARINEBLAU
EINEN MODERNEN TOUCH
(TARA JARMON). DIE
UMGESCHLAGENE RAW-
DENIM-JEANS
(HAWKSMILL) MIT
KARAMELLBRAUNEN
HALBSCHUHEN (CMMN
SWDN) HAUCHEN DEM
SCHWARZEN KASCHMIR-
ROLLKRAGENPULLOVER
VON CHESTER BARRIE
NEUES LEBEN EIN.



LOOK OF LOVE

CASUAL AM SCHREIBTISCH: TANNENGRÜNE LEDERJACKE (*BARACUTA*) MIT SCHWARZER SCHMAL GESCHNITTENER HOSE (*THOM SWEENEY*). SONNENBRILLE (*MONTBLANC*) UND KLASSISCHE WEISSE SNEAKER (*HACKETT MAYFAIR*) - NIE VERKEHRT. RECHTS: SIE TRÄGT EINE WOLLHOSE MIT KLASSISCHEM MUSTER (*AQUASCUTUM*), EIN CRÊPE-TOP VON *GOAT* UND OHRRINGE VON *MAWI*. SEIN STRICKPULLOVER IST VON *OLIVER SPENCER*.



**Inspiration aus den 50er und
60er Jahren: die Klassiker
aufregend neu interpretiert**

STYLE



STREETWEAR

STOFF ZUM WOHLFÜHLEN
ER: LAMMFELLJACKE
(HACKETT MAYFAIR),
ROLLKRAGENPULLOVER
(OLIVER SPENCER), HOSE
(AQUASCUTUM) UND
SONNENBRILLE (PERSOL).
SIE: MANTEL AUS
KANINCHENFELL
(CACHAREL) ZU SAMTHOSEN
(HOLLY FULTON) UND CAT-
EYE SONNENBRILLE FÜR
DEN KLASSISCHEN 60ER-
JAHRE LOOK (SWAROVSKI)

**Für die kalte Zeit: luxuriöser Patchwork-
Pelz und robuste Shearling-Jacken**

**Klassiker - zeitlos
und über jeden
Trend erhaben**





VON HEPBURN BIS MCQUEEN

STARROLLE: DAS KLASSISCHE KLEINE SCHWARZE MIT AUFWÄNDIG GESTALTETEM HALSAUSSCHNITT VON *HOLLY FULTON*. STEVE MCQUEENS ROLLKRAGENPULLOVER AUS DEM FILM *BULLITT*, AUS KASCHMIR VON *CHESTER BARRIE*. EINE ALTERNATIVE ZUM BUSINESSHEMD MIT SAKKO, KOMBINIERT MIT EINEM ZWEIREIHIGEN KURZ-WOLLMANTEL (*HACKETT MAYFAIR*).

STYLIST: MICHELLE KELLY, **HAARE UND MAKE-UP:** KHANDIZ JONI

EINE ZARTE HARTE SEELE

IN COOLNESS WIRD STEVE MCQUEEN VIELLEICHT AUF ALLE ZEITEN UNÜBERTROFFEN BLEIBEN. **RICHARD WILLIAMS** FRAGT SICH, OB NICHT VIELLEICHT GERADE SIE SEINE GRÖSSTE SCHAUSPIELERISCHE LEISTUNG WAR

Sein urplötzlich aufblitzendes bübisches Grinsen konnte Frauen in die Knie zwingen. Das leise Lächeln, das an den Mundwinkeln erschien, mit Augen kalt wie ein Gebirgsbach, verhieß den Männern, dass Gefahr im Anzug ist. Für gewöhnlich konnte Steve McQueen mit subtilsten Veränderungen in seinem Gesicht mehr ausdrücken als mit Worten, was seine überwältigende Präsenz auf der Leinwand erklärt – und seine magnetische, nicht selten verstörende Anziehungskraft.

Nachdem sich McQueen Ende der 1960er Jahre mit einer Reihe von Kinoerfolgen einen Namen gemacht hatte, vor allem mit *Gesprengte Ketten*, *Thomas Crown ist nicht zu fassen* und *Bullitt*, hätte er sich ohne Weiteres in seiner Karriere einrichten können, hätte sich vielleicht dann und wann mit Newman, Beatty oder Redford um eine Traumrolle gezoft, ohne dass ihm aber aufstrebende Kollegen wie Pacino und De Niro ernsthaft zur Gefahr geworden wären. Doch unter der kühlen, distanzierten Fassade steckte ein rastloser Ehrgeiz, der seiner Karriere schweren Schaden zufügen sollte, ehe ihn mit 50 Jahren der Krebs dahinraffte.

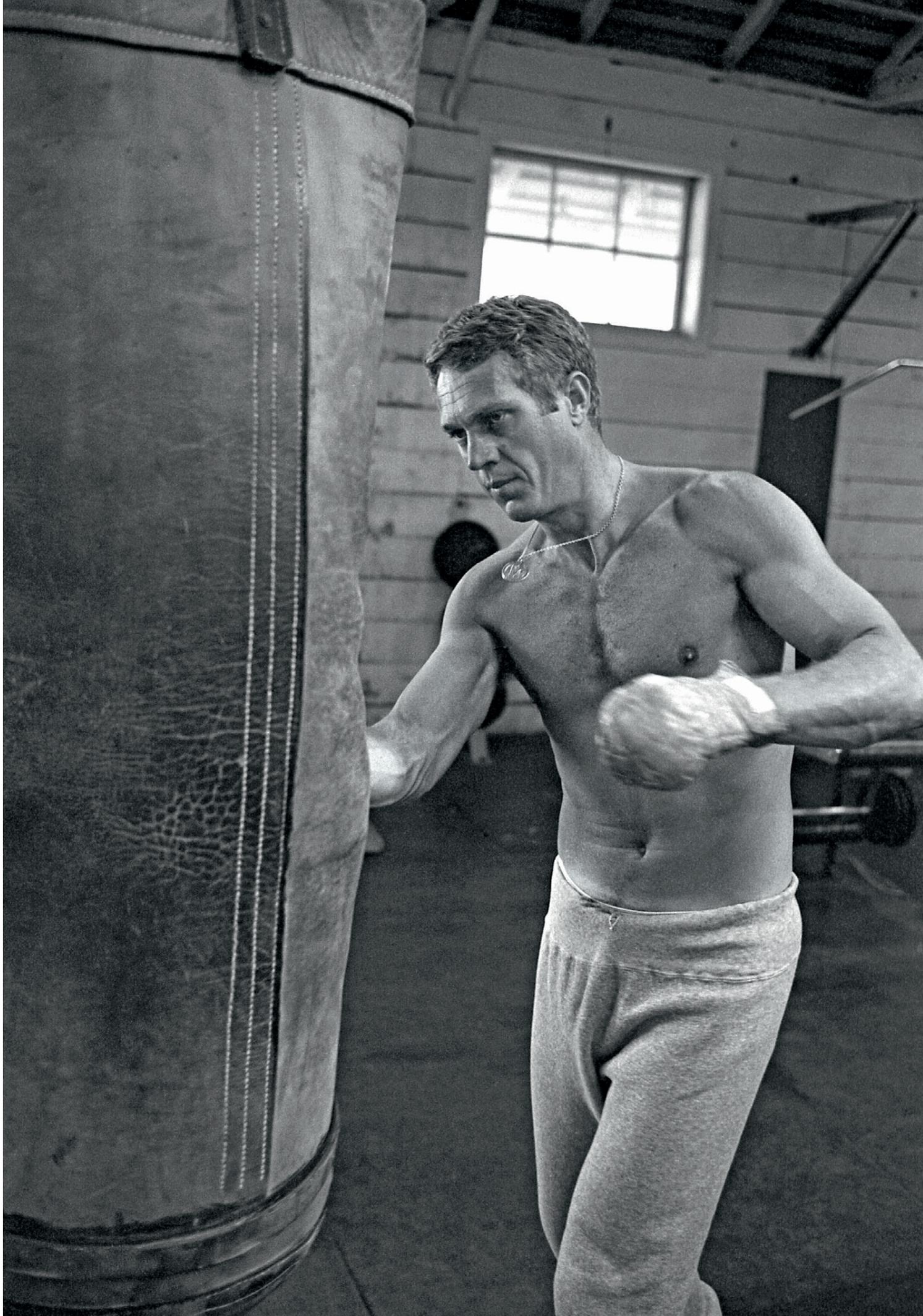
Dabei hatte er sich auf dem Zenit seiner Laufbahn ein Image erschaffen, mit dem er ähnlich wie Audrey Hepburn den Stil der Nachkriegszeit prägte. Zusammen mit James Dean und Bob Dylan machte er die Anti-Mode – aufdrucklose T-Shirts, abgewetzte Stiefel, zerbeulte Jeans – zur neuen Mode.

Männer, die bei seinem Tod nicht einmal geboren waren, tragen noch heute die beige Baracuta G9 oder die quadratische Heuer Monaco mit dem blauen Ziffernblatt, um seiner

Aura nachzuspüren. Geboren wurde Steve McQueen 1930 in einer Kleinstadt in der Nähe von Indianapolis. Nur wenige Monate später verließ sein Vater, ein charismatischer Schauflieger mit eigener Formation, die Familie. Die mit der Erziehung überforderte Mutter gab ihn an einen Onkel ab, auf dessen Farm in Missouri der junge Steve sich austoben konnte, indem er im Freien tollte und mit dem Dreirad, das ihm der Onkel schenkte, die Gegend erkundete.

Doch das Idyll endete abrupt, als ihn seine Mutter im Alter von acht Jahren zurück nach Indianapolis holte. Mit dem neuen Stiefvater kam er überhaupt nicht zurecht, es gab ständig Ärger, er lief von zu Hause fort, und schon bald war er wieder bei seinem Onkel. Als seine Mutter nach Los Angeles zog und ein drittes Mal heiratete, nahm sie ihn wieder zu sich. Doch sein neuer Stiefvater neigte zu Gewaltausbrüchen und der Junge suchte Zuflucht in verschiedenen Gangs. Ein Aufenthalt in einer staatlichen Erziehungsanstalt bedeutete schließlich für ihn die Kehrtwende: Nachdem er mit 16 Jahren von dort fortging, blieb er sein gesamtes weiteres Leben mit der Institution verbunden.

Er verdingte sich als Hilfsarbeiter und Holzfäller, verpflichtete sich für drei Jahre bei den US-Marines und kehrte dann zu seiner Mutter zurück, die inzwischen eine Wohnung in Greenwich Village in New York bezogen hatte. 1952 nahm er bei der berühmten Schauspiellehrerin Stella Adler ein Studium auf, das ihm nicht zuletzt deshalb reizvoll schien, weil er dadurch Frauen kennenlernen konnte. →





Während der Ausbildung war er mit der jungen sizilianisch-irischen Schauspielerin Gia Scala liiert und verdiente sein Geld mit Motorradrennen auf einer Rennstrecke auf Long Island. Nach seinem Broadway-Debüt in *A Hatful of Rain* 1955 ging er nach Los Angeles, wo ihn der ambitionierte junge Agent Hillard Elkins umgehend unter seine Fittiche nahm. Sein Leinwand-Debüt gab er in dem Boxerfilm *Die Hölle ist in mir* mit Paul Newman. Der Regisseur Robert Wise hielt ihn zwar für „etwas großspurig“, war aber begeistert von der gespannten Energie, die McQueen in der Messerkampf-Szene auf dem Dach zeigte. Die erste Hauptrolle bekam er in *Blob - Schrecken ohne Namen*, einem Science-Fiction-Film, in dem er es mit einer todbringenden amöbenhaften Kreatur aus dem All zu tun bekam: „SIE GLIBSCHT! SIE GLIBBERT! SIE FRISST DICH AUF!“

Bald darauf lernte er Neile Adams kennen, eine zwei Jahre jüngere burschikose Schauspielerin. Er sprach sie mit den Worten an: „Hi, du siehst gut aus.“ Worauf sie erwiderte: „Du siehst auch gut aus.“ Sie heirateten 1956 und bekamen eine Tochter, Terry, und einen Sohn, Chad. Die Ehe sollte bis in die Zeit seiner größten Erfolge halten. Obwohl McQueen inzwischen als Unruhestifter berüchtigt war, erwies er sich als ein liebevoller, aufmerksamer Vater, besonders als seine Kinder groß genug waren, um auf dem Motorrad mitzufahren. Der Durchbruch folgte 1960 mit *Die Glorreichen Sieben* von John

Steve McQueen bei Dreharbeiten in Hollywood in seinem Jaguar XKSS von 1956, den er „Green Rat“ nannte. Der Wagen gehörte ihm gleich zweimal.

MCQUEENS DUNKELGRÜNER JAGUAR XKSS WAR IM GRUNDE EINE STRASSENVERSION DES IN LE MANS SIEGREICHEN D-TYPE

Sturges, worin McQueen seinen Charakter derart subtil in Gestik und Mimik darstellte, dass ihm Yul Brynner, der eigentliche Star des Films, vorwarf, ihm die Szenen zu stehlen.

Drei Jahre später gab ihm Sturges die Hauptrolle in *Gesprenzte Ketten*, wo er gegenüber dem Führer eines Gefangenens lagers demonstrierte, wie man ein Lächeln in eine Beleidigung verwandelt. Seine erotische Verführungskraft kam dann in *Thomas Crown ist nicht zu fassen* von 1968 zur vollen Entfaltung, als er Faye Dunaway am Schachbrett sitzend herausforderte:

„Kann ich mit Ihnen spielen?“ – „Sie können's versuchen.“ Neile nannte ihn einen „Macho, der sich traute, verletzlich zu sein“, und seine Männlichkeit kam nie besser zur Geltung als in den wilden Verfolgungsjagden in *Bullitt* von 1968, wo er am Steuer eines Mustang GT390 durch die Straßenschluchten von San Francisco bretterte.

Den letzten Schliff an seinem Äußeren verlieh ihm der Fotograf William Claxton, der in den 1950er Jahren das Image des coolen Jazz-Trompeters Chet Baker geprägt hatte. Doch während Baker im Grunde nur in geschlossenen Räumen, am besten in einem kleinen Jazzkeller, eine gute Figur machte, war McQueen der Mann für die endlosen Weiten. Er unternahm zahlreiche Spritztouren mit Claxton, mit dem ihn die Faszination für schnelle Wagen verband, nicht zuletzt für den dunkelgrünen Jaguar XKSS, eine Straßenversion des in

Le Mans siegreichen D-Type. McQueen liebte dieses Auto, das nur in 16 Exemplaren vom Band lief, ehe ein Brand in der Fabrik in Coventry der Produktion ein Ende setzte. Er verkaufte es 1969, kaufte es aber 1977 zurück und behielt es dann bis zu seinem Tod.

Nach den großen Erfolgen Ende der 1960er Jahre hielt sich McQueen für bekannt und gut genug, um selbst Drehbücher zu schreiben. Mit seiner eigenen Firma *Solar Productions* plante er den Film, den er sich im Laufe seiner Rennkarriere schon in Gedanken auszumalen begonnen hatte: *Le Mans*, eine Hymne auf das Rennfahren mit echten Wagen und echten Fahrern auf einer echten Strecke. Zwar durften auch ein paar attraktive Damen mitspielen, die wahren Objekte der Begierde aber waren die Autos. Nur wollten McQueens Geldgeber auch eine Story. Woraufhin Sturges, der eigentlich Regie führen sollte, frustriert das Handtuch warf und von den Financiers durch einen Hollywoodautor ersetzt wurde. Als dieser einmal eine Szene wiederholen wollte, sagte McQueen zu ihm: „Wann wir eine Szene noch mal drehen, entscheide ich.“

Nach sechs Monaten Drehzeit war das ursprüngliche Budget von 6 Mio. US-Dollar deutlich überschritten – schlimmer noch: *Le Mans* wurde ein Flop, sodass McQueens Karriere als Produzent 1971 vorzeitig endete und er fortan wieder „nur“ ein Filmstar war.

In *Getaway* von 1972 spielte er den ehemaligen Häftling Doc McCoy und schockierte die Kinozuschauer in einer heute berühmten Szene, in der er Ali McGraw ins Gesicht schlug. Ironie des Schicksals: Nach der Trennung von Neile ging er mit McGraw seine zweite Ehe ein. Sodann folgten solide Rollen in *Papillon* von 1973 und *Flammendes Inferno* von 1974.

Doch inzwischen hatte sich sein langjähriger Marihuana-Gebrauch auf Kokain ausgeweitet, und ohne Rampenlicht sah er mit dem Bart und den langen Haaren wie ein Kumpan von Charles Manson aus – auf dessen Todesliste er noch ein paar Jahre zuvor gestanden hatte. 1977 ließ sich McGraw von ihm scheiden, und im Dezember 1979 wurden, als er gerade *Jeder Kopf hat seinen Preis* drehte, erste Anzeichen von Krebs entdeckt. Nachdem verschiedene konventionelle und alternative Heilmethoden nicht angeschlagen hatten, starb er elf Monate später in einem mexikanischen Krankenhaus im Schlaf, zwölf Stunden nach einer schweren Operation, bei der ihm mehrere Tumore entfernt wurden und von der ihm die Ärzte abgeraten hatten. Kurz vor seinem Tod hatte er noch seine dritte Frau, das ehemalige Model Barbara Minty, geheiratet.

„Lässt Du jemals etwas an dich heran? Also wirklich an dich heran?“, hatte ihn Jacqueline Bisset in *Bullitt* gefragt. Ja, hat er. Es machte gerade den Reiz dieses Mannes aus, dass unter der streitbaren, motorgestählten, kampferprobten Oberfläche die verletzliche Seele eines kleinen, alleingelassenen Jungen zu wohnen schien, dessen kindliche Freude am Dreiradfahren auf der Farm seines Onkels McQueen sein Leben lang wiederzufinden versucht hat. ■

Stadt- fluchten

FREITAGABEND. UNSER TIPP: GEBEN SIE SICH EINEN RUCK, STARTEN SIE DEN **F-PACE** UND VERLASSEN SIE DIE STADT. IN ZWEI STUNDEN WERDEN SIE UNS DANKBAR SEIN

TEXT: Sara Assarsson / FOTOS: Conny Mirbach





Auf dem Weg sollten Sie Halt im L dfabriken machen, einer Pension, die mit ihrem spielerischen Interieur die strengen Linien der ehemaligen Fabrikhalle bricht



Für den Fahrer eines F-PACE gibt es kaum Schöneres als die leeren schwedischen Straßen – Mia (unten links) und Anders Cronwall sind da ganz unserer Meinung. Beide haben das unruhige Stadtleben hinter sich gelassen: Mia betreibt jetzt ein hübsches Café direkt am Meer, Anders arbeitet als Hummerfischer

„HUMMERFISCHEN IST IM GRUNDE GENOMMEN EIN TEURES HOBBY.“

ANDERS CRONWALL



Wir sind Stadtmenschen. Über die Hälfte der Weltbevölkerung lebt derzeit in Städten, 2050 werden es sogar zwei Drittel sein. Aber wir lassen die Stadt auch gern einmal hinter uns. Nach fünf Tagen im Trubel der immer stärker bevölkerten Metropolen haben wir davon genug. Nicht wenige Büromenschen blicken am Freitagnachmittag aus dem Fenster und träumen sich zu den Hügeln am Horizont.

Dabei ist der Wunsch, der Hektik zu entfliehen, beileibe nicht neu. Die schönsten Städte der Welt sind von spektakulären Landschaften und ruhiger Natur umgeben, in die sich gestresste Städter zurückgezogen haben, noch bevor der Begriff „Stress“ überhaupt erfunden wurde. Die Manhattaner haben ihr Wochenende in den Hamptons zur Kunstform erhoben, die Mailänder zieht es an die italienischen Seen (siehe Seite 66-67).

ESSEN UND TRINKEN

VATTEN RESTAURANT & KAFÉ

Ein kulinarischer Hochgenuss: Fisch des Tages, Suppen und vegetarische Gerichte. Dazu eine Auswahl guter Weine und Craft-Bier aus der Region.
restaurangvatten.com

MIA'S SJÖBOD Köstliche Kuchen und Gebäck, eine feine Meeresfrüchtesuppe und herzhaftes Sandwiches in einem alten Bootshaus in Hälleviksstrand. Im Sommer täglich geöffnet, im September, Oktober und Mai nur am Wochenende.
miasjobod.se

Das Leben in den skandinavischen Städten mag zwar um Einiges erträglicher sein, doch um meine These zu illustrieren, beschließe ich, mich für ein Wochenende aus Göteborgs Fesseln zu befreien und die eine Stunde Autofahrt zu den Fischerdörfern der rauen Felsküste von Bohuslän und der vorliegenden Inselkette auf mich zu nehmen. Mein Gefährte auf diesem besonderen Ausflug ist ein Jaguar F-PACE mit 2.0-Liter-Dieselmotor und Allrandantrieb*, der passend zur Hummersaison, dem Höhepunkt im kulinarischen Kalender des Landes, in strahlendem Rot leuchtet.

Ich nenne den Wagen meinen „Gefährten“, weil der Weg mindestens ebenso wichtig ist wie das Ziel selbst. Zeit ist ein kostbares Gut, und es hilft nichts, sich etwas vorzumachen: Ich werde auf meiner seelenheilbringenden Mission nicht allein unterwegs sein. Die Straßen werden überfüllt sein, und die Fahrt soll mich nicht noch zusätzlich stressen. Dazu brauche ich ein Auto, in dem ich mich wohlfühle und das ich, wenn ich die Staus hinter mir habe, auch gern ausfahren mag. Da ist der F-PACE von Jaguar genau das Richtige: ein SUV, der hält, was er verspricht.

Doch zurück zu den Hummern: Das pittoreske Dorf Hälleviksstrand liegt 85 km vom Stadtzentrum von Göteborg entfernt. Hierher ist Anders Cronwall 2004 ausgewandert, um sich als Hummerfischer zu verdingen – eine Herzensangelegenheit. „Das ist im Grunde genommen ein teures Hobby“, grinst er, als wir zusammen die Hummerreusen im kalten Skagerrak leeren. Gefangen werden nur Krustentiere, die mindestens 8 cm groß sind. Alles andere flucht durchs Netz. „Hummer dieser Größe sind mindestens zehn Jahre alt“, erklärt Anders. Eier tragende Hummerweibchen müssen wieder dem Meer zurückgegeben werden. Ende September, wenn der erste Fang ansteht, werden auf den Auktionen sensationelle Preise erzielt: In diesem Jahr wurde ein Hummer, der nicht einmal ein Kilo wog, für 20.000 SEK versteigert (2.035 €). →



Die schönen roten Fischerhütten von Hälleviksstrand ziehen Besucher aus der ganzen Welt an. Viele machen Halt im Sjöbod, einem Café direkt am Meer, das Anders' Frau Mia betreibt. Im Sommer sitzt man draußen an rustikalen Holztischen, während das Interieur mit alten Fischerausrüstungen, Blumentöpfen und bestickten Tischdecken ausgestattet ist. Im Oktober serviert Mia am Wochenende Anders' frischen Hummer. „Der Herbstanfang ist für uns die schönste Jahreszeit“, sagt sie. „Deshalb sind wir hergezogen.“

Vor zwölf Jahren haben die beiden die Stadt verlassen, um ein ruhigeres Leben am Meer zu genießen. Was ihnen indes nur vergönnt ist, wenn die Massen aus der Stadt wieder verschwunden sind. „Es ist erstaunlich, wie viele den Weg hierher zu uns finden“, sagt Mia. „Am Wochenende stehen die Leute bei uns Schlange.“

Nur ein paar Kilometer weiter haben der Sportbekleidungsdesigner Johan Buskqvist und sein Partner Marcel van der Eng eine alte Fabrik in eine stylische Pension umgewandelt. Lådfabriken betört mit seinem atemberaubenden Blick über den Skagerrak. „Ich mag es, wie der Sonnenuntergang im Laufe der Jahreszeiten über den Horizont wandert“, sagt Johan, dessen Familie seit fünf Generationen in der Gegend wohnt. „Wir möchten diesen wunderschönen Ort gern mit möglichst vielen Menschen teilen.“

Die beiden haben ihre Pension ganzjährig geöffnet und sind mit den Restaurants und Jugendzentren der Umgebung eine Partnerschaft eingegangen, um mehr Gäste in der Nebensaison anzulocken. Die nur zu empfehlen ist: Die Ruhe außerhalb der Hochsaison im Sommer ist höchst wohltuend. Wer mit Stadtfucht geistige Entrümpelung und körperliche Ertüchtigung verbindet, ist hier mit seinem F-PACE genau richtig.

Denn Allradantrieb ist in diesen Breiten nahezu unerlässlich, während sein Nutzen in wärmeren Gefilden nicht selten unterschätzt wird. Es stellt sich sofort ein Gefühl von Sicherheit und Freiheit ein, das Wissen, sich gefahrlos in jede noch so abseitige Straße begeben zu können. Die erhöhte Sitzposition tut ihr Übriges. Und es gibt wirklich viel zu sehen! Dass der Wagen bei alledem seine Wurzeln nicht vergessen hat und denselben Namen trägt wie einige der besten Autos der Welt, steigert nur meinen Respekt vor meinem rollenden Wochenendgefährten.

Der F-PACE ist nicht nur wunderschön, sondern auch extrem praktisch: Wer will, kann problemlos sein Fahrrad, Surfbrett oder Boot mitnehmen. Zudem ist er – und das haben kompetentere Menschen als ich bestätigt – der Sportwagen unter den SUVs. Ich fahre für mein Leben gern Auto, und die kahle Landschaft mit ihren gedämpften Farben, die vom leuchtenden Rot der Bootshütten und Gehöfte im Landesinneren durchsetzt sind, machen die Fahrt über die majestätische Tjörn-Brücke zu einem unvergesslichen Erlebnis.

Fiskebäcksskil liegt ein Stück weiter oben an der Küste. Wie viele der Fischergemeinden in Bohuslän hat es Anfang des 20. Jahrhunderts den Wandel zum exklusiven Seebad vollzogen. Den weißgestrichenen Villen, deren herrschaftliche

UNTERKUNFT

GULLMARSSTRAND HOTEL

ist ein modernes skandinavisches Seehotel in Fiskebäcksskil, das viele Outdoor-Aktivitäten und regionale Delikatessen anbietet sowie durch einen unübertroffenen Blick auf das Meer betört. gullmarsstrand.se

Verandas über dem Hafen thronen, ist noch das alte Geld aus den Städten anzusehen.

LÅDFABRIKEN

Eine stylische Pension direkt am Meer, südlich von Hälleviksstrand auf der Insel Orust gelegen. Die wunderschön eingerichteten Zimmer zeugen vom unnachahmlichen Stil und Humor der Besitzer Johan Buskqvist und Marcel van der Eng. ladfabriken.eu

Direkt am Meer liegt das Gullmarsstrand, ein luftig-komfortables Hotel, das mit der Küstenlinie zu verschmelzen scheint. „Die meisten Unternehmungen hier haben mit Meer,

frischer Luft und freier Natur zu tun. Was die Leute anzieht, ist vor allem unsere Lage“, sagt die Geschäftsführerin Maria Kjellson. Besonders beliebt sind Kajakfahrten auf offenem Meer, Felsklettern und Angelausflüge. Aber man kann auch gut über die Insel wandern oder radeln. Während der Saison werden zudem Hummersafaris angeboten, auf denen man sich sein eigenes Abendessen fangen kann.

Da ich schon mit Anders Cronwall auf seinem Hummerboot aufs Meer geschippert bin, beschließe ich, in der klaren Herbstluft eine Runde den Küstenpfad entlangzulaufen und mir anschließend einen Saunagang und einen Besuch im Außen-Whirlpool zu gönnen. Auf der Speisekarte steht natürlich ein Vier-Gänge-Menü mit Hummerspezialitäten, aber es gibt auch köstliche vegetarische Gerichte, die liebevoll angerichtet werden.

Am nächsten Morgen stiege ich sogleich wieder in meinen F-PACE, um einen Ausflug auf die Insel Tjörn zu machen und mir das nordische Aquarellmuseum anzusehen, das in einem von den dänischen Architekten Niels Bruun und Henrik Corfitsen entworfenen Haus am Meer untergebracht ist. Das Museum verfügt über eine beeindruckende Sammlung an Bildern von Dali und Louise Bourgeois sowie der schwedischen Künstler Elsa Beskow, Anders Zorn und Lars Lerin.

Im Vatten, dem Café-Restaurant des Museums, stehen pochierte Scholle mit Artischocken oder Pastinaken mit Ziegenkäse und Haselnüssen auf dem Mittagmenü. Zum Nachtisch kann ich mir nicht verkneifen, das Pastinaken-Eis mit Pfirsichen in Honig zu probieren. Wann werde ich schon wieder die Gelegenheit haben, ein solches Dessert zu kosten?

Die Landschaft rund um das Museum wirkt mit ihren kargen Felsen, dem stahlgrauen Wasser und farblosen Himmel fast wie eine Parodie auf Skandinavien. Aber sie hat zahlreiche Künstler inspiriert, Musiker, Autoren und Schauspieler. Ingrid Bergman verbrachte gern den Sommer hier, ehe sie wieder in die Stadt zurückkehrte, nach Rom oder Los Angeles.

Inzwischen ist auch meine Landpartie so gut wie vorbei. Was mir die Rückkehr nach Göteborg ein wenig erleichtert, ist natürlich mein Gefährte, mit dem das Reisen einfach Vergnügen macht. Und in fünf Tagen geht es ja dann auch schon wieder los ... ■



**„WIR MÖCHTEN DIESEN
WUNDERSCHÖNEN ORT
GERN MIT MÖGLICHEST VIELEN
MENSCHEN TEILEN.“**

JOHAN BUSKQVIST



Johan Buskqvist und Marcel van der Eng in ihrer stylischen kleinen Pension (oben). Die auf dem kargen grauen Fels stehenden Häuser setzen kleine Farbpunkte in Rot und Weiß in die dramatische Küstenlinie

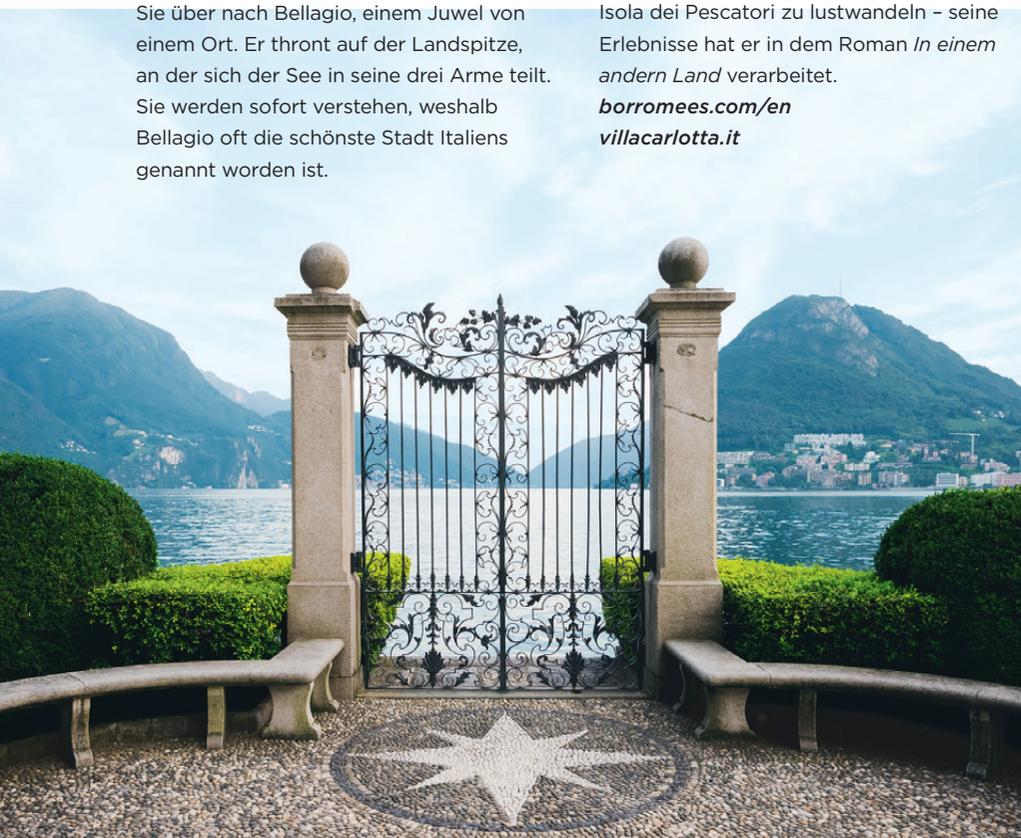
Zimmer gebucht, Tasche gepackt und aus der Stadt gerollt

KURZE **WOCHENENDAUSFLÜGE**, UM DAS
IM BÜRO VERSTAUBTE HIRN ZU LÜFTEN

MAILAND DIE ITALIENISCHEN SEEN

Die wunderschöne Landschaft der Alpen an der Grenze zur Schweiz ist der ideale Ausflugsort für den gestressten Mailänder. Eine Reihe schmaler Gletscherseen zieht sich hier durch das Land, gerahmt von wuchtigen Bergen und eleganter Architektur. Verschlafene Dörfer mit Kopfsteinpflaster, einsame Gärten, wilde Pflanzen. Besonders beliebt ist der Comer See, der auch das spektakulärste Panorama der Region zu bieten hat. Mit der Fähre setzen Sie über nach Bellagio, einem Juwel von einem Ort. Er thront auf der Landspitze, an der sich der See in seine drei Arme teilt. Sie werden sofort verstehen, weshalb Bellagio oft die schönste Stadt Italiens genannt worden ist.

Besuchen Sie unbedingt das Museum in der Villa Carlotta, einem eleganten Landhaus aus dem 17. Jahrhundert mit üppigen terrassierten Gärten. Zur Übernachtung empfehlen wir Ihnen die Hemingway Suite des Grand Hôtel des Iles Borromées in Stresa, wo sich der amerikanische Autor im September 1918 eine Woche lang einquartierte, um Pool-Billard zu spielen, bei einem Dry Martini mit dem Barkeeper zu plaudern und auf der kleinen Insel Isola dei Pescatori zu lustwandeln – seine Erlebnisse hat er in dem Roman *In einem andern Land* verarbeitet.
borromees.com/en
villacarlotta.it



KAPSTADT PRINGLE BAY

Nur eine gute Autostunde von Kapstadt entfernt liegt Pringle Bay, ein entspanntes Küstendorf mit guten Seafood-Restaurants, charmanten Landhäuschen und einer weiten, geschützten Bucht. Die Anfahrt von der „Mutterstadt“, wie Kapstadt von seinen Bewohnern zärtlich genannt wird, ist schon einer der Höhepunkte der Reise. Nachdem Sie hinter Strand die N2 verlassen haben, fahren Sie über den spektakulären Chapman's Peak Drive, eine der schönsten Straßen der Welt, die sich in die Klippen über False Bay schmiegt. Das Dorf versprüht bohemehaftes Flair und besteht aus einer Reihe kunterbunter Häuser entlang der sandigen Bucht. Für einen so kleinen Ort hat Pringle Bay erstaunlich viele gute Restaurants: Meeresfrüchte kosten Sie am besten im Hook, Line & Sinkers, und im Lieblingslokal der Einheimischen, Perigators (oder kurz: Gators), gibt es köstliche Pizza mit hauchdünnem Boden und südafrikanischer Note. Übernachten sollten Sie im Moonstruck, einer stylishen Pension mit Panoramablick über das Meer und die nahen Berge des Distrikts Overberg – perfekt für einen Wochenendausflug. Wenn Sie länger bleiben möchten, sollten Sie sich ein Haus am Strand mieten und alle Ihre Freunde einladen.

moonstruck.co.za



NEW YORK THE HAMPTONS

Die Ansammlung kleiner Dörfer und Weiler, aus denen The Hamptons besteht – auch „East End“ genannt –, ist bei den Städtern der amerikanischen Ostküste seit langem als Sommerresidenz beliebt. Nur neunzig Autominuten von Manhattan entfernt, erwarten Sie gewaltige Dünen, Windmühlen und das berühmte Licht, das Künstler wie Jackson Pollock oder Winslow Homer angezogen hat. Im Sommer kommt man allerdings allzu leicht auf den Gedanken, ganz Manhattan habe an die Ostküste übergesiedelt, so sehr gleichen die Hamptons einer überfüllten City am Samstagabend. Entspannter Strandurlaub sieht anders aus. Doch wenn es wieder ruhiger wird, entfaltet sich der ganze Charme der kleinen Gemeinden. Es gibt das ganze Jahr über genügend Angebote und Aktivitäten, das Wetter ist oft recht mild, und die Hotelpreise sinken dramatisch. Sehr empfehlenswert ist eine Führung durch Sylvester Manor, ein Anwesen aus dem 17. Jahrhundert auf Shelter Island. Oder Sie besuchen den berühmten Leuchtturm in Montauk, den Montauk Point Light, aus dem 18. Jahrhundert. Was sich in der Nebensaison ebenfalls anbietet, sind Weinverkostungen: Das Wölffer Estate, ein Familienbetrieb in Sagaponack, hat das ganze Jahr über geöffnet. Skurril, aber sehr komfortabel ist das c/o the Maidstone, ein skandinavisch angehauchtes Hotel kurz vor East Hampton. Das Restaurant The Living Room bietet ein Menü mit skandinavischer Note und zählt zu den ersten Adressen in den Hamptons. themairstone.com



BUENOS AIRES PUNTA DEL ESTE

Die uruguayische Atlantikküste hat zahlreiche Strände, vom vornehm-urbanen Flair in Pocitos bis hin zum glamourösen Punta del Este. Nach der Überfahrt auf der Buquebus-Fähre, der einzigen direkten Verbindung zwischen Buenos Aires und Uruguays Hauptstadt Montevideo, sind es noch zwei Autostunden bis Punta del Este, das auch das St. Tropez von Südamerika genannt wird. Seitdem reiche Argentinier und Uruguayer die sonnenverwöhnte Halbinsel als Urlaubsspot ausgemacht haben, genießt Punta del Este den Ruf, Spielwiese der Reichen und Berühmten zu sein. Luxuriös romantisch geht es im L'Auberge Hotel zu, einem Haus im Tudor-Stil mit wunderschönen Gärten, in denen Sie in aller Ruhe einen feinen Tee kosten können. Eine Erkundung wert ist La Barra, ein schickes Viertel im Osten von Arroyo Maldonado. Hier finden Sie verschiedene Antiquitätengeschäfte und eines der besten Restaurants der gesamten Umgebung, das Fasano. In dessen Outdoor-Lounge können Sie den Sonnenuntergang bewundern, die Aussicht genießen und sehr gut italienisch speisen. Wer des Glambours überdrüssig ist, der sollte ein Stück die Küste hinabfahren und sich in die unberührte Wildnis von Cabo Polonio wagen, ein Naturschutzgebiet, das nur zu Fuß über die Dünen oder mit Allradantrieb zu erreichen ist. Strom oder fließendes Wasser gibt es dort nicht, weshalb Sie sich am besten genügend Proviant einpacken, um sich einen unbeschweren ruhigen Tag in freier Natur gönnen zu können. laubergehotel.com



SEOUL DOLSANDO ISLAND

Die Stadt Yeosu an der südlichen Spitze der koreanischen Halbinsel erhebt Anspruch auf über dreihundertsechzig Inseln, von denen viele zwar sehr schön, aber schwer zu erreichen sind. Dolsando ist mit Yeosu über eine imposante Kabelbrücke verbunden, die nachts dramatisch beleuchtet wird. Am Süden der Insel nistet auf halber Höhe im Fels einer Klippe das Kloster Hyangiram, das auch über einen beliebten Tempel und eine wunderschöne Aussicht auf das Meer verfügt. Steigen Sie in die Seilbahn ein und genießen Sie den Blick auf den Dolsan Park. Anschließend können Sie den östlichen Küstenpfad entlangwandern, der über die gesamte Länge der Insel bis zu Hyangiram ganz im Süden führt. Eine Einkehr lohnt das Wind Café, das nur wenige Autominuten von Hyangiram entfernt ist und nicht nur einen wunderschönen Blick über die Insel bietet, sondern auch exzellenten Tee und Kaffee. Die Spezialität von Dolsando, das berühmte gat kimchi, dürfen Sie auf keinen Fall versäumen. Übernachten Sie in einem minbak* und lassen Sie sich vom betörenden Sonnenaufgang wecken. Die Gegend ist aufgrund des weiten, unverbauten Blicks eines der Lieblingsziele der Koreaner, um die Sonne am Neujahrstag zu begrüßen.

**Zimmer in einem Privathaus*





Unerforschte

VON NEW YORK BIS KALIFORNIEN LOCKEN AMERIKAS HIGHWAYS MIT IHREN UNENDLICHEN WEITEN. UNSER AUTOR **JEFF JABLANSKY** HAT SICH MIT DEM SCHNELLSTEN JAGUAR ALLER ZEITEN AUF DEN WEG NACH TEXAS GEMACHT, UM EINMAL DEN FUSS VOM GAS ZU NEHMEN

FOTOS: *Dana Neibert*

Weiten

Seit Texas zu den Vereinigten Staaten gehört, haben Ortsfremde immer so schnell wie möglich versucht, das Land hinter sich zu lassen. Gut 1000 Kilometer sind es von Osten nach Westen, ein Staat von der Größe Frankreichs, dessen Bevölkerung Einiges durchleiden musste: Annektierung, Sezession, Unterdrückung, Karikaturisierung. Nicht zufällig lautet das inoffizielle Motto: „Don't Mess with Texas.“ Nein, mit Texas ist nicht zu spaßen. Wer von New York nach Los Angeles muss und das Land nicht ohnehin aus der Vogelperspektive an sich vorüberziehen lässt, sucht meist ähnlich flugs das Weite. Abschweifen scheint – beiderseits – unerwünscht.

In den 1970er Jahren kam die waghalsige Mode auf, Rekordzeiten bei der Durchquerung der USA aufzustellen, als Protest gegen die nationale Geschwindigkeitsbegrenzung von 55 Meilen pro Stunde, also nicht einmal 90 km/h. Der *Cannonball Baker Sea-To-Shining Sea Memorial Trophy Dash*, initiiert von dem Journalisten Brock Yates und dem Magazin *Car and Driver*, propagierte eine Alles-oder-nichts-Haltung mit dem alleinigen Ziel, das Land in möglichst kurzer Zeit auf vier Rädern zu durchqueren.

Heute ist der *Cannonball Run* eine Institution. Die Ersten, die die 4500 Kilometer amerikanischen Asphalts zu überwinden versuchten, kratzten noch an der 40-Stunden-Marke – in einem Lieferwagen, wohlgermerkt. Pausen wurden nur für Toilettengänge und schnelle Mahlzeiten eingelegt, die Schönheit der Landschaft blieb nichtige Nebensache. Den bis heute ungebrochenen offiziellen Rekord stellten 1979 zwei Männer in einem

Jaguar XJS auf: Sie schafften die Strecke in 32 Stunden und 51 Minuten. Noch im selben Jahr wurde der Cannonball eingestellt.

Gutes Futter für Gedankenspiele: Was, wenn man sich einmal nicht in eine wilde Rekordjagd begäbe, sondern im Gegenteil den Fuß vom Gas nähme und erkundete, was zwischen Ost- und Westküste noch so alles verborgen liegt? Würde sich die wahre texanische Kultur, würden sich die Farben des Landes offenbaren, ohne die den beiden Polen des Landes etwas Entscheidendes fehlte? Und wie steht es mit den Städten? Ist Austin wirklich genauso kosmopolitisch wie Los Angeles? Ist San Antonio für den Farmarbeiter immer noch die große Metropole? Und wer durch die felsigen Regionen und die weiten, dünn besiedelten Ebenen fährt, fragt sich offenbar, ob er sich überhaupt noch auf demselben Kontinent befindet, geschweige denn im selben Staat.

Meine Idee: eine Reise zu den vier größten Städten des Landes, angefangen in Dallas, wo ein 575 PS starker F-TYPE SVR* auf mich wartet – denn als geistiger Nachfolger des *Cannonball*-Rekordhalters muss es natürlich ein Jaguar sein, und natürlich möglichst der schnellste Wagen, der überhaupt im Angebot ist ...

Dass in Texas alles größer ist, ist tatsächlich kein Scherz: der Parkplatz vor dem Flughafen Dallas-Fort Worth, eine Asphaltwüste, riesige Schutzdächer gegen Hagelstürme, unendliche Reihen von Pickups. Ein Leichtes, sich hier zu verirren. Der Fahrer des Shuttle will mir erst nicht glauben, dass hier ein Jaguar auf mich wartet, noch dazu das schnellste Modell, das das Unternehmen je gebaut hat. Und muss kurz lachen, als er das silberne Coupé sieht, das zwischen den ganzen Halbtonnern und SUVs fast verschwindet.

Man spürt recht schnell, dass Texas Wert auf Tradition legt. Allerdings nicht in Dallas, einer Stadt, die sich permanent neu erfindet. In den Vororten sitzen einige der umsatzstärksten Unternehmen der Welt, verbeißen sich in die Uni-

versitätsgelände und schieben die Stadtgrenzen wie in Los Angeles immer weiter hinaus. Die Downtown dagegen ist eine Ansammlung von Hochhäusern, in denen kaum Menschen wohnen. Eine archetypische amerikanische Stadt. Flache, gerade Straßen, die ins Nirgendwo führen. Ja, es gibt luxuriöse Warenhäuser und jede Menge Tex-Mex-Läden und Bars mit Country- und Westernmusik. Aber um wirklich ein Gefühl für das Land zu bekommen, muss man sich schon aus der Stadt hinauswagen. Dazu braucht man nur die Landkarte auf-

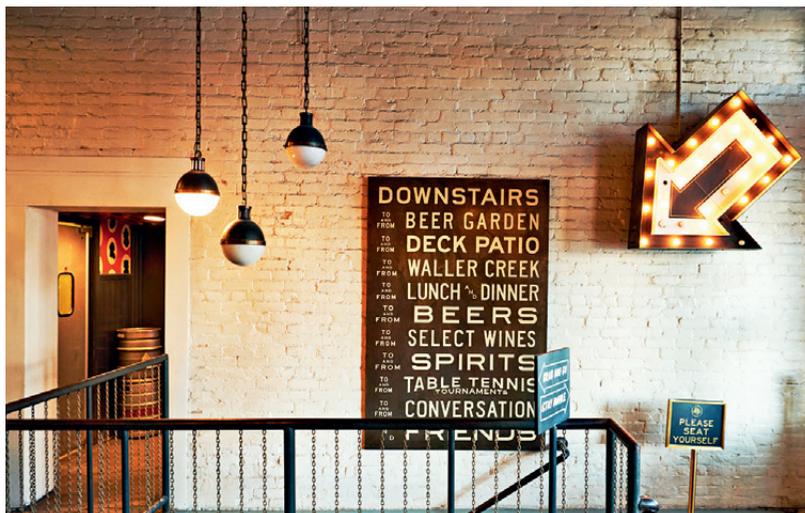
zuschlagen und einer der berühmten „farm-to-market roads“ zu folgen, jener Straßen, auf denen die Farmer und Rancher einst ihre Waren zu den Marktstädten brachten. Lebendige Geschichte, sozusagen. Und diese Strecken zu fahren lohnt sich in der Tat.

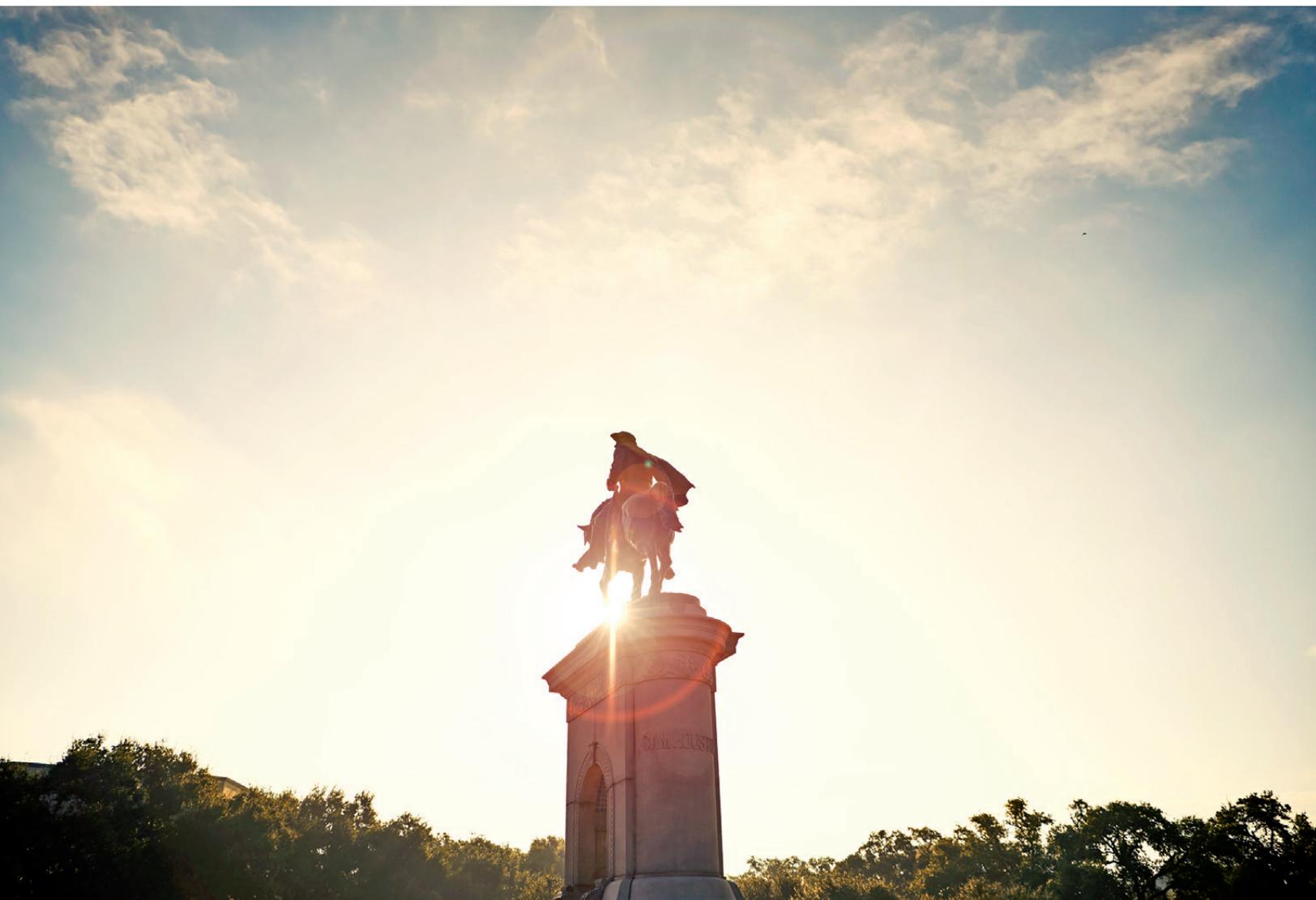
Eine Autostunde von Dallas entfernt auf dem Weg nach Austin liegt Clifton, das genaue Gegenteil von Dallas. Ohne Landkarte hätte man nie erfahren, dass es diesen Ort überhaupt gibt. Eine Hauptstraße. Glanzvolle Häuserfassaden, Amerika im Reinform. Das Schmuckstück des Ortes: ein Café mit wuchtigem Tresen und feiner Sirupauswahl, ein ehemaliger Drugstore. Dann geht es weiter über einige Straßenüberführungen Richtung Austin. Mit dem F-TYPE SVR lässt sich nicht nur fantastisch über den Highway cruisen, er hat auch einen guten Sound. Wie bei allen Modellen des F-TYPE verliebt man sich sofort in dieses durchdringende →

Was, wenn man den Fuß vom Gas nähme, statt eine Rekordjagd zu veranstalten?



Auf der Margaret Hunt Hill Bridge in Dallas Richtung Süden (oben).
Im Restaurant Easy Tiger, Austin (rechts)
Main Street, Clifton (unten)





Auspuffröhren, von dem andere Autos nur träumen können. Man schaltet einen oder zwei Gänge herunter, hält den Wagen bei etwas über 3000 U/min und lässt ihn langsam wieder kommen. Und genießt dieses charakteristische Knallen. Peng peng peng. Ein kindisches Vergnügen. Jedes. Einzelne. Mal. Ja, es ist kindisch. Und ja, ich liebe dieses Auto.

Auf dem texanischen Land scheinen nahezu alle verwilderten Vorgärten durch politische Parolen in gewelltem Plastik aufgehübscht worden zu sein. Alle paar Kilometer ein Schild für Trump/Pence, von schrumpfklein bis WUTBÜRGERGROSS. Für Hillary Clinton wird deutlich weniger geworben. Graffiti-künstler mit Sinn für Humor nehmen bissige Verbesserungen vor und meinen, „PRISON“ stehe der demokratischen Kandidatin besser zu Gesicht als „President“. Eine schwierige politische Situation: zwischen der beunruhigenden Unsicherheit über den Ausgang des Brexit-Votums und einer Stimmungslage in den USA, die an die Zeit der Sezessionskriege erinnert. Keiner möchte so recht über Politik sprechen. Aber nicht, weil es niemanden interessiert.

Was soll man nun von Austin halten, der texanischen Hauptstadt und dem Zentrum von Innovation und Glitzerwelt? Taco-Trucks, die geschäftig um die Ecke biegen; Cafés mit passwortgeschütztem WLAN und modischen Bärten; Softwareunternehmen, in denen nichts zu passieren scheint; jeden gefühlten zweiten Tag ein Festival; eine zunehmende Zahl fehlangepasster Obdachlose, die Unterschlupf suchen, wo sie nicht können. Die Stadt wächst mit manischer Geschwindigkeit, doch im Gegensatz zu Dallas wächst sie in die falsche Richtung. Jeder Taxi- oder Rikschafahrer erzählt Ihnen früher oder später etwas von den Leuten, die in die Stadt kommen und sie verändern. Veränderung ist ganz normal. In Austin aber wird mit ihr gerungen, man weiß nie, was nun gerade neu genug oder gut genug ist.

Auch dieser F-TYPE hat das durchdringende Auspuffröhren, von dem andere Autos nur träumen



Das State Capitol in Austin (oben links) und Sam Houston, der Texas' Anschluss an die USA erwirkte (unten links). Das BBQ erwirkte (unten links). Das BBQ im berühmten Salt Lick (oben)

Zwischen all dem Neuen strahlt aber nach wie vor ein Juwel hervor: das Texas State Capitol. Das Gebäude feiert in diesem Jahr seinen 128. Geburtstag. Schaut man die South Congress Avenue hinunter in Richtung Downtown, fällt es unter all den neuen verglasten Gebäuden, die ohne Unterlass hochgezogen werden, sofort auf. Und man fragt sich unwillkürlich, wann auch das Capitol endlich seinen modernen Anstrich bekommt. Wie wunderschön Texas einst gewesen sein muss. Austin indes hat sich in einen Zwitter aus der Ich-krieg-was-ich-will-Attitüde des Silicon Valley und der gleichgültigen Haltung einer Stadt wie Los Angeles verwandelt. Früher einmal galt Austin als eine Bastion der freien Meinungsäußerung im konservativen Texas. Heute herrscht die Stimmung einer Wegwerfgesellschaft, die sich das Recycling auf die Fahnen geschrieben hat.

Obwohl ich mir auf meiner Reise gerade das gemächliche Fahren zum Ziel gesetzt habe, kann ich nicht umhin zu bemerken, dass die Tempolimits auf den Mautstraßen rund um Austin zu den generösesten der USA gehören. Doch bei 130 km/h zuckt der F-TYPE SVR natürlich nicht einmal blass mit der Wimper. Übrigens befindet sich in Austin auch der *Circuit of the Americas*, die amerikanische Formel-1-Strecke. Ein Besuch ist ein absolutes Muss, und eine Fahrt über den Parcours lohnt sich allemal.

Die Strecke von Austin nach San Antonio ist kurz, aber dermaßen verödet, dass sie ewig zu dauern scheint. Man nimmt entweder die Interstate, was etwa eine Stunde dauert, oder fährt über die zweispurigen Landstraßen durchs Hinterland. Die Umgebung ist in beiden Fällen kaum sehenswert, berstender Asphalt, verdorrtes Gestrüpp. Aber zumindest mit dem Tempolimit kann man gut leben.

Nach etwa einem Viertel Wegstrecke erreicht man Driftwood, ein kleines Nest, wo die Jünger der Grillkunst im *Salt Lick* ihre Götzendienste abhalten. Der Rauch des Hickory-Holzes kommt einem entgegen, noch bevor die bescheidene Hütte an der FM1826 überhaupt in Sichtweite gelangt ist. Wer hier vorbeikommt, muss auch anhalten – zumindest beim →

ersten Mal. Denn die Rast im *Salt Lick* kann man sich nicht ausdenken. Also biegt man auf den staubigen Parkplatz voller Pickups und hochhackiger Damen ein und schlendert hinüber, um Nase und Mund von einem holzrauchgeschwängerten Mahl betören zu lassen.

Die Geruchssinne scheinen förmlich zu explodieren, es gibt Rind und Schwein, liebevoll zubereitet, auf den Punkt gebraten, geschmort, gedämpft. Die Atmosphäre weckt die schönsten Erinnerungen an frühere Ferienlager, man sitzt drinnen an Campingtischen und wird mit einer Nachlässigkeit bedient, wie sie nur 16-Jährige an den Tag legen können, die von fernen Welten träumen. Über das Essen aber kann man nur staunen. Gespeist wird unter schwerem Akzent, Hüten und nüchternem Gemüt. Eine Stimmungslage, die auch nach der zweiten oder gar dritten Portion ungetrübt bleibt. Zum Sandwich mit Rinderbruststreifen nebst einem Berg saurer Gurken und roher Zwiebeln passt am besten der Eistee im großen Plastikbecher. Bezahlt wird in bar. Der Geldbeutel ist anschließend deutlich leichter, ohne dass indes der Preis dem orgiastischen Fleischgelage in irgendeiner Weise entspräche.

Auf den ersten Blick ist in San Antonio – nichts. Eine Geisterstadt. Verfallene Straßen, scheinbar verlassene Häuser. Gelegentlich eine Imbissbude vor leeren Parkplätzen. Neu errichtete Gebäude mit Eigentumswohnungen, die einsam veröden. Meine Empfehlung für die touristische Volldosis: Fahren Sie nach Downtown, parken Sie in der Nähe des Alamo und gehen Sie eine Runde spazieren.

Wenn Sie aber erleben wollen, was San Antonio tatsächlich zu bieten hat, müssen Sie nach Southtown, wo sich farbenfrohe Gebäude, eher an Savannah oder Charleston erinnernd, dem allgemeinen Verfall entgegenstellen. Oder Sie sehen sich Pearl an, ein Viertel benannt nach der gleichnamigen Brauerei, die früher einmal dessen Lebensmittelpunkt darstellte. Aushängeschild der neuerlichen Wiederbelebung ist das *Hotel Emma*, das in eine ehemalige, 1894 errichtete Brauerei eingezogen ist. Der Beweis, dass Texas durchaus auch Luxus zu bieten hat. Bei nicht allzu feuchtem Wetter ist auch der River Walk entlang des Flusses sehr schön zu laufen. Probieren Sie unbedingt den Queso und trinken Sie ein aus hiesigem Wasser gebrautes Bier.

Noch hundertfünfzig Kilometer bis Houston. Die Reise neigt sich ihrem Ende zu. Der Kilometerzähler des F-TYPE

SVR zeigt einige hundert Kilometer mehr an als erwartet. Tja, das ist Texas, schallt es mir allenthalben entgegen! Der alte Reflex, das alte Lied: In Texas ist alles größer. Während sich die flache Ebene immer weiter öffnet, erscheint am Horizont plötzlich die Skyline der Stadt. Wer in Texas war, ohne Houston gesehen zu haben, hat kein vollständiges Bild. Natürlich kann man Houston leicht als eine von einem Ölmagnaten hochgezogene Megacity ansehen. Aber man kann auch genauer hinsehen. Nachdem ich mich durch den zähen Verkehr geschoben habe, tauche ich in die Stadt ein.

Die Stadt lebt von ihren Brüchen und ihrer Zweisprachigkeit: Downtown in europäischer Tradition, Kreisverkehre, gepflegte öffentliche Gärten, Metro. Fußgänger erleben die Stadt allerdings weniger freundlich: Die Autofahrer strafen Zebra-

streifen mit hochnäsiger Verachtung. Wer schon einmal ein Einkaufszentrum von innen gesehen hat, kann sich *The Galleria*, die in jedem Touristenführer als Highlight ausgewiesen ist, getrost sparen. Lohnender ist ein Spaziergang durch das Museumsviertel und eben Downtown, wo man ein Gespür dafür bekommen kann, weshalb Menschen nach Houston kommen und dem drückenden Klima zum Trotz auch hier bleiben. Wer die Skyline bei Sonnenuntergang betrachtet hat, fragt sich schon, weshalb Houston nicht das texanische Zentrum der Macht ist, und freut sich zugleich darüber, dass Tradition in Texas noch einen hohen Stellenwert hat.

Hat man einen Ort einmal genauer kennengelernt, fällt das Abschiednehmen schwer. Ich will nicht behaupten, Texas besser zu kennen also noch vor 96 Stunden, aber ich habe doch Einiges gesehen und erlebt. Mich vom F-TYPE SVR zu trennen fällt mir ebenfalls schwerer als erwartet. Ein Roadmovie in einem Überwagen. Dieses Auto ist die perfekte Metapher für den idealen Texas-Cruiser: ein irrwitziges und zugleich unwiderstehliches Kraftwerk.

Was ist der Zweck meiner Reise gewesen? Es ging mir nicht darum, meine Meinung über Texas zu ändern. Ich wollte ein Land besuchen, das unter dem Radar der Amerikaner durchzufallen scheint. Aber wer heute Amerika verstehen will, der muss nach Texas reisen. Man muss nicht mit allem dort einverstanden sein und man muss schon gar nicht gleich seinen Wohnsitz dorthin verlegen. Aber wer mehr sehen will als nur beim Vorüberfliegen, darf sich getrost ein Herz fassen, einen schönen Wagen leihen und sich ein paar gemächliche Tage gönnen. ■

Der Geldbeutel ist nach dem orgiastischen Fleischgelage nur ungleich leichter



Fassade (rechts, unten links) und Innenräume des Hotel Emma in der ehemaligen Pearl Brewery in San Antonio, benannt nach Emma Koehler, die es ab 1914 leitete

Vorsicht Appgrund!

AM BESTEN, SIE BESCHLIESSEN GLEICH HEUTE, NICHT MEHR IM GESTERN ZU LEBEN, SAGT **TIM DOWLING**. DIE ZUKUNFT HAT NÄMLICH VIEL MEHR ZU BIETEN ALS DIE PRAKTISCHE TASCHENLAMPE IM SMARTPHONE

Im **mittleren Lebensabschnitt** kommt irgendwann ein Zeitpunkt, an dem man nur noch mit einem gewissen Grauen an die Zukunft denkt. Doch bald dämmert einem, dass es sich dabei aber in Wahrheit um die Gegenwart handelt.

Genau das passierte mir eines frühen Morgens an einem Schultag, als ich meine Kinder wüst beschimpfte, weil sie in ihren Jacken vor dem Fernseher hockten, statt an der Bushaltestelle zu stehen. Sie wandten den Blick gerade lange genug vom Bildschirm ab, um die Augen zu verdrehen.

„Kein Mensch wartet mehr auf den Bus“, sagte der eine.

„Wie bitte?“, fragte ich.

„Wir haben die Bus-App“, sagte der andere und streckte mir sein Handy hin, um mir zu zeigen, dass der 220er Richtung Süden noch gute 18 Minuten entfernt war. Ich schaute es an wie ein Höhenmensch einen Gaszähler und biss mir auf die Zunge. Dann zog ich konsterniert und geschlagen von dannen.

In diesem Moment tat sich zwischen mir und der Gegenwart ein gähnender Abgrund auf. Ich kannte nicht nur die Bus-App nicht, ich war auch noch nie auf die Idee gekommen, ein Handy für so etwas zu gebrauchen. Ich war in einer Zeit aufgewachsen, in der es als charakterbildend galt, 18 Minuten lang an einer eiskalten Bushaltestelle zu warten.

Offensichtlich hat uns die Technik in den letzten Jahren alle verändert, aber wenn man ein gewisses Alter erreicht hat, dann verändert sie einen wahrscheinlich nur auf eine eigenartig beschränkte Weise. Für mich ist jedenfalls das Revolutionärste an einem Smartphone, jederzeit eine Taschenlampe dabei zu haben.

Seit jenem schicksalsträchtigen Morgen habe ich mir wirklich die Bus-App heruntergeladen, und ich finde sie unglaublich nützlich, wenn auch nicht ganz so nützlich wie die Taschenlampe. Mein Widerstand war letztlich ein sinnloser Protest gegen den Fortschritt. Ein Mann mittleren Alters darf durchaus etwas gegen die Zukunft haben – immerhin vollzieht sich der größte Teil davon erst, wenn ich längst tot bin. Doch die Gegenwart ist schon da. Dann kann ich genauso gut auch darin leben.

Aber es geht hier um mehr. Der mittlere Lebensabschnitt ist nicht nur ein Alter, in dem viele Menschen aufhören, technische Innovationen anzunehmen, sie lehnen generell alles Neue ab. Wenn man nicht aufpasst, kann aus dieser Haltung eine allgemeine Angst vor dem Fortschritt, ein wachsendes Misstrauen dem Abenteuer gegenüber erwachsen. Weicht man nicht von diesem Weg ab, verwandelt sich die Gegenwart rasch in die Vergangenheit. Irgendwann entfremdet man sich dann von der modernen Welt, und die Kinder öffnen einen nach, wie man an einem Bahnhof versucht, an einem Fahrscheinautomaten mit Touchscreen ein Ticket

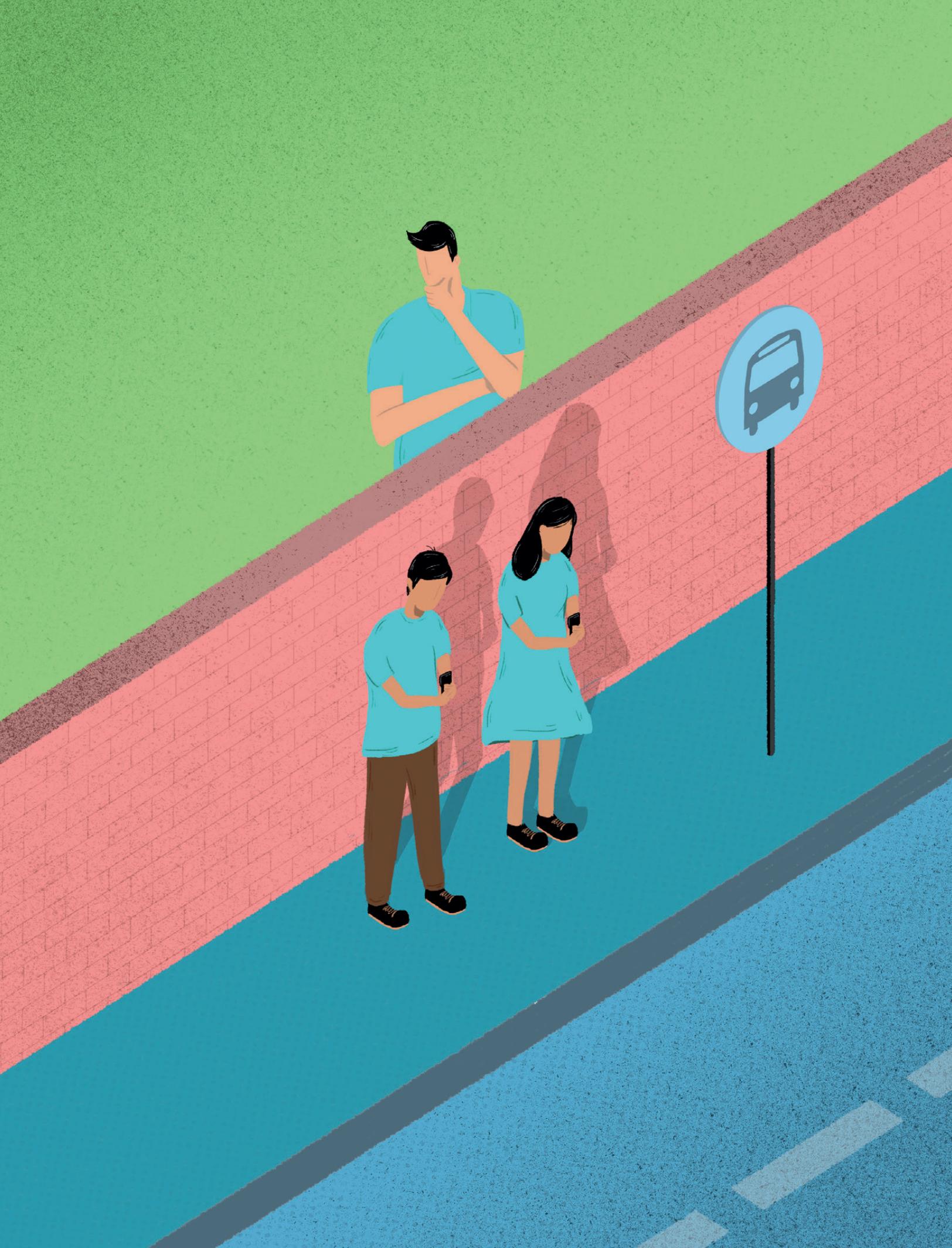
zu ziehen. Das weiß ich aus eigener, bitterer Erfahrung. Betrachten Sie mich als jemanden, der Ihnen von der anderen Seite dieser Trennwand zwischen den Generationen zuruft, ihm nicht zu folgen. Man muss kein Kind sein, um eine kindliche Begeisterung für neue Technologien beizubehalten. Und wenn man meint, nur weil man alt ist, hätte einem die Technik nichts mehr zu bieten, dann täuscht man sich. Ich habe gerade eine App entdeckt, die mein Handy in eine Lupe verwandelt. Die Vorstellung, sich plötzlich mit der Zukunft zu arrangieren, mag abschrecken, aber halt – das ist kein Wettbewerb. Lassen Sie die Technik langsam in Ihr Leben ein, in Ihrem eigenen Tempo, und fangen Sie klein an.

Wenn Sie es nicht schon getan haben, nehmen Sie sich ein paar Minuten, um herauszufinden, wie Sie die Musik Ihres Handys auf dem Autoradio abspielen können. Es wird Ihr Leben verändern. Dann nehmen Sie die neuesten Verkehrs- und Navigationshilfsmittel in Angriff. Was auch immer Sie derzeit verwenden, aktualisieren Sie es. Genauso, wie man nicht mehr auf Busse wartet, verfährt man sich nicht mehr. Und wenn doch, dann zeigt sich daran nur Ihr Alter.

Scheuen Sie sich nicht, den Bildschirm Ihres Handys oder Tablets anstelle eines Flugtickets aus Papier zu benutzen. Meine Frau musste mich dabei das erste Mal an der Hand nehmen, weil ich dem System nicht traute. Ich stellte mir vor, wie die Stewardess am Gate den Code auf meinem Telefon betrachtet und sagt: „Was soll das denn sein?“ Aber es stellte sich heraus, dass sie durchaus wussten, was das war, und zwar schon seit Jahren.

Lassen Sie die Technik Ihre Freizeit revolutionieren. Ganz egal, was für ein verrücktes, obskures oder altmodisches Hobby Sie haben, es gibt immer eine App, die es einfacher und angenehmer macht. Es gibt eine App, die Vögel an ihrem Gesang erkennt. Es gibt Apps für Trainspotter. Lassen Sie sich nicht von mir in eine Schublade stecken – geben Sie einfach Ihr Hobby bei Google ein, schreiben Sie „App“ dahinter und drücken Sie die Eingabetaste. Es kommt sicher ein Ergebnis. Sie werden nicht leer ausgehen.

Bis zu einem gewissen Grad wird Ihnen Ihre Erfahrung als jemand, der in der Zeit vor den Smartphones geboren wurde, helfen, sich in dieser tapferen neuen Welt der Innovation zu bewegen. Ihnen wird sofort klar sein, dass Sie keine Spülmaschine brauchen, die sich mit dem Internet verbindet. Aber bei vielen dieser Dinge werden Sie erst wissen, ob sie nützlich sind, wenn Sie sie getestet haben. Also wagen Sie es. Probieren Sie Brillen online an. Betrachten Sie die Welt mit den Augen ihrer Katze, wenn Sie am Arbeitsplatz sitzen. Lernen Sie auf YouTube, wie Sie Ihre Wärmepumpe reparieren. Es ist alles da draußen und wartet auf Sie. Und jetzt wollen Sie mich bitte entschuldigen, mein Bus kommt in 38 Sekunden. ■



Mike Hawthorn fuhr von 1955 bis 1957 für Jaguar und gewann 1955 das 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Es gibt ein bekanntes und ziemlich schönes Foto von ihm. Es zeigt ihn mit seinem 3,4l Jaguar Mark I mit dem Kennzeichen VDU 881 vor seiner „Tourist Trophy“-Werkstatt. Er lehnt vorne an der Beifahrerseite, lächelnd, die Hände übereinandergelegt, und sieht aus wie das blühende Leben – unbesiegbar. Ein Mann, der eine Formel Eins Weltmeisterschaft hinter sich und eine Karriere als Geschäftsmann vor sich hat.

Er hatte gerade das zweite Jahr – eine zweite Verpflichtung – bei Ferrari beendet. Im Lauf dieser zwei Jahre hatte er den Tod von vier Teammitgliedern erleben müssen, darunter des Mannes, den er seinen „mon ami mate“ nannte, seinen Landsmann Peter Collins. Der Verlust von Collins traf ihn schwer. Mike zog sich zurück. Jetzt war die „Tourist Trophy Garage“ seine Zukunft.

Britische Rennfahrer aus Mikes Generation waren anders. Sie hatten noch Kampfgeist im Blut. Sie waren zwar alt genug, um zu wissen, was eine Spitfire war, aber doch zu jung, um sie geflogen zu haben. Es war nur natürlich, dass Männer von ihrer Statur sich irgendwann in einem sportlichen Wettkampf messen würden, in dem der Tod, ähnlich wie im Luftkampf, weniger ein Berufsrisiko darstellte als etwas, das man abschüttelte, als würde man in der Offiziersmesse kurz den leeren Stuhl eines Kameraden betrachten, bevor man noch ein Pint leert, bezahlt und weiterzieht.

Mike war mit seinem Jaguar D-Type 1955 in Le Mans in den schwersten Rennunfall aller Zeiten verwickelt. Als sein Teamkollege Ivor Bueb übernahm, war Mike zunächst bestürzt, bevor er sich wieder fasste und zum Sieg fuhr. Es gibt Aufnahmen von ihm, wie er mit Champagner feiert. Den Zeitungen gefiel das nicht – aber er zeigte ihnen gleich, wie er sich fühlte.

Enzo Ferrari beschrieb Mike in seiner Autobiografie „Meine Memoiren“ als Mann, dessen Form sprunghaft wechselte. Am einen Tag unbesiegbar, am nächsten unentschuldig langsam – und dazu neigte er zu fürchterlichen Stimmungsschwankungen. Doch Mike litt an einem chronischen Nierenleiden, das damals wohl mit Penizillin, Morphinum und Steroiden behandelt wurde. Eine Nebenwirkung der letzteren sind Stimmungsschwankungen.

Von Ferrari wird erzählt, er habe Mike ein leeres Blatt Papier mit seiner violetten Blankounterschrift gegeben – es war eine Verpflichtung für die Saison 1959 bei dem italienischen Team. „Schreib rein, was du willst, ich schaue nicht drauf“, sagte Ferrari zu ihm.

Aber Mike blieb nicht. Er hatte beschlossen, sich Ende 1958 zurückzuziehen. Am 22. Januar 1959 baute Mike mit seinem Jaguar Mark I einen Unfall und brach sich das Genick. Hatte er die Kontrolle über den Wagen verloren? Seine Verlobte Jean Howarth glaubte das nicht. Seine Krankheit war weiter fortge-

schritten. Seine Stimmungsschwankungen waren schlimmer denn je. Er litt an Blackouts – und für sie war das ein allerletzter Blackout. Es regnete an jenem Tag – andererseits war er der Weltmeister im Rennsport.

Das Bild von Mike, auf dem er stolz vor seiner Werkstatt an seinem Jaguar Mark I lehnt, ist die perfekte Metapher für sein Leben. Ein Pilot, der vor seinem Kampfflugzeug prahlt, vor Gesundheit strotzend – unbesiegbar – aber mit einem dunklen Geheimnis. Er wusste, dass er starb, aber der Feind würde das nie erfahren. ■



DER JAGUAR
CLUB FÜR ERLAUCHTE
HERRSCHAFTEN
AUS DER WELT DES
RENNSPORTS

**MIKE
HAWTHORN**

Gründungsmitglied

Manish Pandey schrieb den Dokumentarfilm „Senna“, der beim Sundance Festival und von der BAFTA ausgezeichnet wurde. In der ersten Folge einer neuen Serie über die größten Jaguar-Rennfahrer erzählt er die tragische Geschichte von Mike Hawthorn, dem Formel-1-Weltmeister von 1958

JAGUAR GEAR

PERSONALISIERTE PERFORMANCE



Verleihen Sie Ihrem neuen Jaguar F-PACE mit dem Jaguar Originalzubehör eine ganz persönliche Note – kreieren Sie einen Performance Crossover, der in Sachen Leistung keine Kompromisse eingeht.

Das Team, das Ihr Fahrzeugmodell entwickelt hat, zeichnet sich auch für die Gestaltung des auf Ihren F-PACE abgestimmten Jaguar Originalzubehörs verantwortlich. Die stilvollen und äußerst praktischen Zubehörteile bilden die perfekte Ergänzung für Ihr Fahrzeug und Ihren Lifestyle.

In Bezug auf langfristige Leistung und Zuverlässigkeit gelten dieselben hohen Standards wie für das Fahrzeug selbst. Deshalb unterziehen wir sämtliche Zubehörteile strengen Tests unter extremen Bedingungen. Diese Härte-tests sind die Grundlage für die auf das gesamte Jaguar Originalzubehör gewährte, umfassende Garantie – für maximales Fahrvergnügen mit einem sicheren Gefühl.

Weitere Informationen erhalten Sie unter accessories.jaguar.com/de/de/ oder bei Ihrem Jaguar Händler vor Ort.

THE ART OF PERFORMANCE

Abgebildetes Fahrzeug: Jaguar F-PACE in Italian Racing Red, mit folgendem optionalem Zubehör: Dachquerträger, Dachbox für Sportgeräte. Zur Montage von Dachzubehör am F-PACE sind die Dachreling und Querträger erforderlich. Die werkseitig installierte Dachreling muss zusammen mit dem Fahrzeug bestellt werden.



LEGENDS ARE FOREVER

EL PRIMERO | 36'000 VpH Classic Cars



www.zenith-watches.com



ZENITH

WATCH MANUFACTURE SINCE 1865