

Eine grosse Katze, bitte

Oldtimer sind eine attraktive Alternative zu Aktien. Aber muss es denn gleich ein Jaguar sein? Wir finden, ja

Einmal im Leben einen Traumwagen besitzen: Die Preise für alte Traumautos – vom sehr stabilen Hochpreissegment einmal abgesehen – sind in der Folge der schlechten Wirtschaftslage niedrig wie selten zuvor. Höchste Zeit also, sich endlich mal einen Jaguar zu leisten. Vielleicht den klassischen XJ, die Limousine des Gentleman? Oder den XJ-S, einen der schönsten Donnerbolzen der achtziger Jahre? Gerne. Doch warum nicht noch etwas mehr? Zum Beispiel eine der edlen «big cats» der Jaguar-Baureihe Mark 10 und deren Nachfolger, den 420 G. Der feine Geruch des edlen Leders ist ebenso unbegreiflich wie als Augenschmaus die hölzerne Instrumententafel und die sanfte Gewalt des Sechszylindermotors.

Der Jaguar Mark 10 mit seinem 4,2-Liter-Triebwerk weckte beim französischen Journalisten Didier Merlin im Juni 1965, vier Jahre nach der Vorstellung, grosse Begeisterung. Er schrieb im «Figaro»: «Am Steuer des grossen Jag – ein majestätisches britisches Auto, leise und schnell – in der Stadt am besten mit Chauffeur.» Nach zwei Jahren und der Herstellung von 5680 Jags wurde der Mark 10 vom baugleichen Typ 420 G abgelöst. Die kosmetischen Retuschen sind geringfügig: Eine verchromte Zierleiste schmückt von vorn bis hinten die Flanken des Wagens. Vorn beginnt sie mit einer länglichen, zusätzlichen Blinkleuchte. Auf Wunsch ist der Wagen zweifarbig lackiert: dunkle Lacke im oberen Teil und helle Farbtöne unterhalb der Zierleiste. Der Kühler wird durch eine senkrechte Strebe in der Mitte geteilt. Auf dem Kofferraumdeckel findet sich ein verchromtes Typenschild. Der 420 G wurde bis August 1970 mit bemerkenswert stabilen Produktionszahlen (6600 verkaufte Exemplare) gefertigt.

Vom Aussterben bedroht

«Big cats» sind auch die persönliche Liebe und Leidenschaft des 42-jährigen Georg B. Dönni. Sein erster Jaguar, den er während seiner Lehre erstand, war ein 420 G. Heute noch wird dieses Fahrzeug von einem seiner Kunden der «GB Classic Cars» im luzernischen Roggliswil gefahren. Dönni besitzt noch eine DS-420-Staatslimousine mit Trennscheibe. Ein Schweizer Import, der in den langjährigen Diensten des Chemiegianten Sandoz stand. Als Gegenstück dazu hat Dönni einen DS 420 Hearse, einen Leichenwagen, mit dem er in England während seiner Ausbildung zum Automobilrestaurator den Ersatzteilimport in die Schweiz organisierte. Nachdem er das renommierte Colchester Institute mit dem begehrten City-&-Guilds-of-London-Diplom als «Automobile Restaurator» abgeschlossen hatte, gründete er 1988 in Sursee die GB Classic Cars Dönni, die sich nun offiziell mit dem Ersatzteildienst für klassische Jaguars, der Restauration und dem Unterhalt befasst. Heute beschäftigt GB Classic Cars Dönni zehn Mitarbeiter.

«Weitgehend unbekannt und überwiegend wenig geliebt, fristen die wenigen überlebenden grossen Jaguar-Limousinen meist ein Schattendasein», warnt Diplomingenieur Robert Meyer unter www.big-jags.de. Mit seiner



«Grosse Katzen», die derzeit noch kein Vermögen kosten und sich wie veritable Staatskarossen anfühlen: Jaguar 420 G (oben) und Vorgänger Mark 10 (rechts).



Website will der Automobil-Enthusiast die grossen Blechkatzen, die zwischen 1950 und 1970 gebaut wurden, vor dem Aussterben retten. Für den Unternehmer aus Neustadt/Holstein zählten der Mark 10 sowie der 420 G zu den «am meisten unterbewerteten Jaguars aller Zeiten». Deshalb setzt sich seine Firma als Sponsor der Website für die «Erhaltung technischen Kulturgutes» ein. Insbesondere der Jaguar Mark 10 und der 420 G beweisen, womit Sir William Lyons 1963 mit dem treffenden Slogan «grace, pace & space» erworben hatte: *value for money*. Die «big cats» waren mit über 5 Metern Länge und einem Leergewicht von 1,9 Tonnen imposante Erscheinungen. «Wenn du dich nicht von seiner Grösse abschrecken lässt, kannst du dich an dem am meisten unterbewerteten Wagen aller Zeiten erfreuen», meint auch Jim Patten, Chefredakteur des englischsprachigen «Jaguar Magazine».

Teurer ist am Ende billiger

Ein Mark 10 oder der später produzierte 420 G sind heute ab 15 000 Franken zu haben. «Je nach Zustand legt man auch bis zu 40 000 Franken auf den Tisch», meint Jaguar-Enthusiast Dönni.

Er schätzt, dass in der Schweiz etwa 40 bis 60 Mark 10 und 20 bis 30 Exemplare vom 420 G existieren, wobei er diesen Oldies generell eine gute Qualität attestiert: «Heute findet man immer noch die hubraumstarken Limousinen mit 60 000 bis 70 000 echten Kilometern aus erster oder zweiter Hand. In der Regel sind alle mit lückenlosem Unterhaltsnachweis.»

Und was ist mit den Folgekosten? Billig in der Anschaffung, aber ruinös im Unterhalt: Dieses Traumwagen-Klischee trifft zwar oft zu, aber dann sind meist vermeidbare Fehler im Spiel. «Die grossen Katzen sind anspruchslos, neben einer humanen Oldtimer-Vollkaskoversicherung drückt nur der Durst mit durchschnittlich 17 Liter / 100 km aufs Portemonnaie.» Aber das sei ja normal, so Dönni. Die meisten Fehler würden beim Kauf gemacht; verführerisch niedrige Preise liessen oft über zweifelhaften Vorbesitz oder ein lückenhaftes Scheckheft hinwegsehen. Besser sei es, einen Experten von einem Markenklub mitzunehmen und nach dem besten verfügbaren Exemplar Ausschau zu halten. Lieber beim Kauf einige Tausender mehr investieren – das kommt am Ende billiger, weil nur gute Autos ihren Wert behalten. (nub.)

Motodrom

Silberbüchse

Mitsubishi zeigt auf der Tokio Motor Show das Konzept-Auto «SE RO», das aussieht wie ein auf 3,39 Meter geschrumpfter Bus und in die Klasse der in Japan beliebten «kei»-Minicars gehört. Die silbrig glänzende Aluminiumkarosserie erinnert an US-Wohnwagen aus den fünfziger Jahren, die Technik der Studie mit 3-Zylinder-Turbomotor und stufenlosem Automatikgetriebe ist für den immer zäheren Verkehr der Zukunft entwickelt.



Adlerauge

Ehe Subaru Autos baute, war die Firma als Flugzeughersteller aktiv. Für die Tokio Motor Show haben die Entwickler versucht, beides zu verbinden: Der «B9 Scrambler» mit Adleraugen-Scheinwerfern, Kühlöffnungen in Flügelform und Rädern, die nach Düsentrieb aussehen, weckt jedenfalls fliegerische Assoziationen. Unterm Blechkleid stecken Hybrid-Technik (Elektro- und Ottomotor) sowie Allradantrieb.



Einzelkämpfer

Ganz weit in die Zukunft haben Toyotas Entwickler geblickt, als sie diesen Showcar für die Tokio Motor Show ersannen. «PM» heisst das Vehikel, das eher an ein überdimensioniertes Insekt denn an ein Auto erinnert. Der Einsitzer bietet «Ergonomie auf höchster Stufe», heisst es bei Toyota. Nettes Gimmick: Per Kommunikations-Modul kann der Insasse mit andern PM-Fahrern Kontakt aufnehmen – dann ändert sich die Farbe des Mobils. (pan.)



Mobil

Büroerweiterung für Mail-Schreiber

Office 2003 bietet mehr Möglichkeiten im Outlook-Management

Karl Klammer scheint bei Microsoft eine Arbeitsplatzgarantie zu haben: Der animierte Assistent treibt auch im neuen Office 2003 sein Unwesen, schiebt sich immer wieder mal ungefragt in den Vordergrund. In den einzelnen Anwendungen allerdings hat sich auf den ersten Blick in der neuen Bürosoftware wenig getan. Mit Ausnahme vielleicht der eher wenig eleganten Icons enthaltenden Menu-Leisten, die sich farblich ans eingestellte Windows-Thema anpassen, oder der fehlenden, nur noch separat erhältlichen HTML-Editor-Frontpage. In der wohl berühmtesten Software der Welt, in Word, fallen die um Recherche-Funktionen erweiterten Aufgabenbereiche auf. Hier kann der Anwender nun online in Wörterbüchern nachschlagen, Enzyklopädien konsultieren oder auf dem neuen «Office-Markt» verschiedene, teils kostenpflichtige Dienstleistungen von



Drittanbietern bestellen, etwa neue Vorlagen oder Übersetzungsdienste. Eine Innovation stellt die neue Leseansicht in Word dar: Sie zeigt ein miniature das Drucklayout an.

Die auffälligsten Renovationsarbeiten haben die Microsoft-Entwickler am E-Mail- und Kontakt-Managementprogramm Outlook vorgenommen. Das wesentlich grössere Vorschaufenster gibt mehr Einblick ins Postfach. Anwender müssen weniger scrollen. Die Liste der eingegangenen Nachrichten ist ebenfalls übersichtlicher: Nur die aktuellsten E-Mails werden mit einem Zeitstempel versehen dargestellt. Mit einer Priorität versehene Nachrichten finden sich in einem eigenen Ordner wieder. Spezielle Suchordner halten immer wiederkehrende Suchläufe fest. Die E-Mails bleiben dabei an ihrem Ursprungsort. Endlich kann Outlook auch mit Spam umgehen. Der integrierte Spam-Filter führt allerdings nur rudimentäre Tests durch, was aber in den meisten Fällen für Ordnung im Postfach genügt. Als Spam identifizierte Mails werden in einen separaten Ordner verschoben. Anwender können auch bestimmte Absender blockieren oder Whitelists erstellen, also nur genehme Absender erlauben. Aktuelle

und umfassende Spamfilterung gibt es nur im Zusammenspiel mit dem neuen Exchange-2003-Server. Das neue Microsoft Office 2003 ist konsequent auf Unternehmen ausgerichtet. Darauf deutet neben den stark erweiterten Teambearbeitungsfunktionen auch die nun durchgehende Unterstützung der Programmiersprache XML hin.

Firmen mit Windows Server 2003 und installierten Windows-Rights-Management-Diensten können mit dem neuen Office-Paket für jedes erstellte Dokument individuelle Rechte festlegen. Das Ganze basiert auf einer Verschlüsselung, das heisst nur mit Office 2003 können solche Dokumente gelesen werden. Das dürfte Firmen gefallen, die ihre Geheimnisse besser schützen wollen. Das hat aber seinen Preis, indem es die Firma noch enger an Microsoft bindet. Familien müssen für das neue Office dafür nicht mehr so tief in die Tasche greifen: Die Edition für Schüler und Lehrkräfte mit Word, Excel, Outlook und Powerpoint darf innerhalb der Familie auf maximal drei PC frei verwendet werden. Sie kostet 259 Franken, die Professional-Version für einen PC und ein Notebook dagegen 989 Franken. Bruno Habegger