

# JAGMAG

DAS CLUBMAGAZIN DER JAGUAR ASSOCIATION GERMANY e.V.





# 18

*Leuchtend rot sind ganz viele E-Type, manche sind auch in British Racing Green oder silbern lackiert. Da sticht das Opalescent Light Maroon dieses Wagens klar aus der Masse heraus. Doch bis dieses Auto wieder im originalen Farbton auf den Rädern stand, vergingen ein paar Jahre. Bericht ab Seite 18.*

## Interview

Der neue JAG-Präsident  
Rüdiger Bonneß Seite 6

## News

I-Pace Jahrgang 2024;  
Stromnetz-Rationierungen;  
Ausblick auf Jaguar-Design?  
Neuer JAG-Sektionsleiter Seite 10

## Präsentation

**Jaguar E-Type Seite 18**

## Clubleben

Big Saloons in Lothringen  
(Big Cats-Register) Seite 28

Steigerwald und Hohenlohe  
(JAG-Sektion Franken) Seite 32  
XJR-Reminiszenz Seite 36  
Original oder nicht original  
Generalversammlung  
des DEUVET Seite 37

## Technik

E-Autos immer schmutziger Seite 40

## Fundgrube

Autos, Teile und Zubehör  
für Jaguar-Freunde Seite 42

## Welcome to the Club

Neue Mitglieder Seite 45

## Veranstaltung

**Vorschau JAG-Jahrestreffen 2023  
in Saarbrücken Seite 46**

## Rubriken

Editorial Seite 3  
Impressum Seite 5  
Clubadressen Seite 14  
Adressen von Typ-Referenten  
und Sektionsleitern der JAG Seite 10  
„Runde“ Geburtstage Seite 44  
JAG-Stammtische Seite 50

Titel: Jaguar E-Type  
Foto: Mike Riedner





**Die „Big Cats“ der JAG trafen sich zum B.S.o.T – Big Saloons on Tour – in Gérardmer in Lothringen. Auf fast leeren Straßen führten die Routen durch abwechslungsreiche Landschaft und zu vielfältigen kulinarischen Genüssen. Ein Rückblick ab Seite 28.**

# 28



**Ins Saarland führt der Weg zum diesjährigen Jahrestreffen der Jaguar Association Germany. Das reichhaltige und interessante Programm der je nach gebuchtem Paket drei- oder viertägigen Veranstaltung wird ab Seite 46 vorgestellt.**

# 46

## Impressum

**JAGMAG** – das Jaguar-Magazin – ist die Clubzeitschrift der JAGUAR ASSOCIATION GERMANY e. V. von 1979 und informiert regelmäßig über sämtliche Clubaktivitäten, Jaguar-Spezialitäten, Technik, Wartung, Pflege, Autos und Personen.

### Herausgeber:

Jaguar Association Germany e. V.

### Redaktion:

Mike Riedner • Creative Services  
Hof am Anger, Röderstraße 18  
63679 Schotten-Einartshausen  
Telefon (0 60 44) 966 811  
E-Mail: jagmag@t-online.de

### Anzeigenverwaltung:

Arthur Bohnen, Mühlenbergweg 4,  
40629 Düsseldorf, Telefon: (0 211)  
29 98 96, mobil (0171) 522 87 25,  
E-Mail: Anzeigenverwaltung@Jaguar-  
Association.de

Hinweis: Kleinanzeigen für die Fundgrube bitte direkt an die Redaktion.

### Layout, Satz:

Creative Services, 63679 Schotten

### Druck:

V + V Druck, Zur Schmiede 9,  
45141 Essen, Telefon (0201) 47 99 125-0,  
www.vuvdruck.de; FSC-zertifiziert

### Erscheinungsweise:

zweimonatlich, gerade Monate

### Heft-Bezug:

JAG-Geschäftsstelle  
Lortzingstraße 18, 45731 Waltrop,  
Telefon (0 23 09) 40 94 38 (AB)  
E-Mail: Geschaefsstelle@Jaguar-  
Association.de

Ältere Hefte, soweit vorhanden, können per E-Mail bei der Geschäftsstelle angefragt werden. Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur bei Quellenangabe und mit Genehmigung der Redaktion gestattet. Wir freuen uns über jeden Beitrag von unseren Mitgliedern, können aber für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder keine Gewähr übernehmen. Für technische Anleitungen und Tipps, Hinweise und Empfehlungen kann weder vom Club noch vom Verfasser eine Haftung übernommen werden. Gerichtsstand ist Aachen.

# Rüdiger Bonneß – unser neuer Präsident

Seit dem 1. Januar 2023 ist Rüdiger Bonneß als Nachfolger von Axel Großmann, der nach sechs Jahren nicht mehr kandidierte\*, Präsident der Jaguar Association Germany. Damit unsere Mitglieder ihn besser kennenlernen, haben wir ihm ein paar Fragen gestellt.

*?: In Deinem CV spielt die Deutsche Flugsicherung eine große Rolle. Ich nehme einmal an, dass Du als Jurist nicht vor einem Bildschirm im Tower gesessen bist, um Flugzeuge einzuweisen. Was waren Deine Aufgaben bei der DFS?*

Aufgrund meiner guten Verbindungen aus der Zeit als Verkehrsreferent war ich bei der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zunächst als Lobbyist in Deutschland und beim Europäischen Parlament aktiv – was die Arbeitsebene des Bundesverkehrsministeriums durchaus kritisch sah bei einem bundeseigenen Unternehmen. Denn kein Ministerium mag Politikkontakte, die es nicht selbst steuert. Ich kümmerte mich auch um eine verbesserte Kommunikation zu Umweltthemen, insbesondere bei Fluglärmbeschwerden.

Danach übernahm ich eine zentrale Funktion beim Vorsitzenden der Geschäftsführung. Recht, Compliance, Regulierung und Risikomanagement waren die Stabsbereiche, die ich leitete. In der DFS laufen

Privatrecht eines Unternehmens und öffentliches Recht einer Behörde zusammen – eine einzigartige, spannende Mischung. Außerdem war ich für die Betreuung der Geschäftsführung, des Aufsichtsrates und des Beirates persönlich verantwortlich. Aufgrund der unterschiedlichen Interessenlagen der Organe eine Aufgabe, die auch diplomatisches Geschick verlangt.

*?: Du warst lange Zeit Referent für Verkehrspolitik der FDP-Bundestagsfraktion. Wie beurteilst Du den derzeitigen Hype um Elektromobilität?*

In diesem Job habe ich die spannende Zeit nach der Wende unter anderem mit erstem deutschen Bundesverkehrswegeplan, Bahnreform und Verkehrswege-Planungsbeschleunigungsgesetz erlebt. Auch die Umwandlung der Bundesanstalt für Flugsicherung in die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH gehörte nach einer Grundgesetzänderung dazu. Es kam damals viel Bewegung in die erstarrte Verkehrspolitik der Nachkriegsjahre. Die Politik der CDU/FDP-Koalition zielte darauf ab, Mobilität bei allen Verkehrsträgern zu fördern.

Das kann ich zurzeit nicht mehr erkennen. Zurzeit setzt die Politik bei den Pkw einseitig auf den Elektroantrieb. Und

durch die Forderung nach Null-Emissionen am Fahrzeug wird der Verbrenner de facto verboten. Dabei wird die Möglichkeit, ein Auto CO<sup>2</sup>-neutral mit synthetischem Benzin zu betreiben, sträflich außer Acht gelassen. Und die Umweltbilanz ist bei dem gegenwärtigen Strommix auch nicht überzeugend. Dazu kommt, dass der stark steigende Strombedarf in

Rüdiger Bonneß wurde 1954 in Hannover geboren, ist verheiratet und Vater von vier erwachsenen Töchtern, inzwischen zweifacher Großvater. Seit zehn Jahren JAG-Mitglied, war er seit 2020 als Sektionsleiter engagiert. Er ist Volljurist und war von 1987 bis 1994 bei der FDP-Bundestagsfraktion (noch in Bonn) als Referent für Verkehrspolitik tätig. Von 1995 bis 2003 vertrat er die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH gegenüber der nationalen und europäischen Politik. Von 2003 bis 2020 berichtete er an den Vorsitzenden der Geschäftsführung und war unter anderem für alle Rechtsfragen und die Gremienarbeit verantwortlich. Mit Erreichen der gesetzlichen Altersgrenze ging er in den Ruhestand und ließ sich als Rechtsanwalt an seinem Wohnort Aschaffenburg nieder. Bonneß ist seit seiner Jugend Jaguarfan, hat aber ein Herz auch für andere Oldtimer. Er fährt zurzeit einen Daimler Sovereign Serie I und eine Autobianchi Giardiniera. Er ist auch bei den Oldtimerfreunden Aschaffenburg aktiv, einer Internet-basierten Interessengemeinschaft ohne Markenbindung. Er ist mehr Pfleger als Schrauber an seinen Fahrzeugen. Den Lesern des JAGMAG ist er durch einige Beiträge bekannt.



Mit Sir Coleman unterwegs im Spessart.

Deutschland durch Elektroautos und auch durch Wärmepumpen aus meiner Sicht nicht gesichert ist. Eigentlich Grund genug, nicht nur auf eine Technologie zu setzen.

*?: Und wie bist Du zur Marke Jaguar gekommen?*



Unser Nachbar, ein Fabrikant in Bad Honnef, hatte einen Jaguar XJ6 in silbermetallisch mit metallic-grünem Dach in der Garage. Ich war als Schüler von der Form des Autos und dem Klang des Sechszylinders fasziniert. Das metallische Anlassergeräusch hörte ich jedesmal bis in mein Zimmer. Und obwohl es damals hieß, dieser Jaguar habe nach jeder größeren Fahrt erstmal in die Werkstatt zur Inspektion gemusst, war für mich klar: So ein Auto musst du auch mal haben.

*„Ich habe die JAG als einen Verein erlebt, in dem kultivierte Menschen ohne Starallüren zusammenkommen.“*

Und nachdem wir mit der Autobianchi Giardiniera (Fiat 500 Kombi) 2002 unseren ersten Oldtimer in der Familie hatten, kam 2012 Sir Colman zu uns, ein 1973er Daimler Sovereign Serie 1. Den hatte ich auf Jersey gefunden. Auch er ist seitdem ein treuer Begleiter. Ein Daimler Super V8 und ein Jaguar XK8 kamen dazu, wurden aber wieder verkauft, da die Familie andere Prioritäten erforderte.

Alles tolle Autos, die diese besondere Mischung aus Tradition sowie wunderschöner Form und starker Leistung haben, die nur unsere Marke erreicht.

*?: Was hat Dich bewogen, für das Amt des Präsidenten der Jaguar Association Germany zu kandidieren?*

Ich habe die JAG als einen Verein erlebt, in dem kultivierte Menschen ohne Starallüren zusammenkommen, um die gemeinsame Begeisterung für diese schön

nen Autos zu teilen. Als Leiter der zweitgrößten JAG-Sektion mit über 170 Mitgliedern habe ich Freude daran gefunden, unser Vereinsleben so zu organisieren, dass es unseren Mitgliedern Raum für Begegnungen, aber auch für Hilfe bei Technikfragen bietet.

Als Axel Großmann ankündigte, sein Präsidentenamt nach langen, erfolgreichen Jahren niederzulegen, schien mir die „Stellenbeschreibung“ auf mich zu passen. Zunächst mal habe ich mit Albrecht Hundhausen einen überaus geeigneten Nachfolger gefunden. Und zum anderen glaube ich, dass meine Führungserfahrung und der langjährige Umgang mit Menschen unterschiedlichster Interessen eine gute Basis sind, diesen einzigartigen Verein mit seinen fast 1600 Mitgliedern in die Zukunft zu führen. Nicht allein, sondern im Team mit Michael Dewender und Jürgen Binder.

*?: Wirst Du in Deiner Amtszeit auch angrenzende oder sogar weiter entfernte JAG-Sektionen besuchen?*

Ich war gerade im Januar schon beim Neujahresempfang der Sektion Saar/Pfalz. Als nächstes stehen drei Tage auf der Bremer Classic Motorshow auf meinem Programm. Ich versuche, über die Besuche bei den Sektionen und bei den Messen möglichst viel von unserem vielfältigen Clubleben mitzubekommen. Und für die Kontakte zu Jaguarclubs in den Nachbarstaaten hat der Vorstand gerade

„Botschafter“ ernannt, die den direkten Kontakt sicherstellen. Denn auch von denen können wir sicher manches lernen. Auch werde ich versuchen, den Kontakt zu Jaguar Land Rover Deutschland wiederzubeleben. Denn letztendlich sind wir ein Markenclub.

*?: Ist das der Grund, warum Du gerade einen X-Type Estate suchst?*

Genau! Ich fahre zurzeit einen Fiat Panda aus dem Jahr 2020. Ein prima Auto für den Stadtverkehr, aber nicht so sehr für längere Strecken. Der X-Type als Kombi ist ein tolles, oft unterschätztes Auto, das überschaubare Größe mit einem ordentlichen Gepäckraum und ordentlicher Leistung vereint. Und er ist der letzte Jaguar mit dem klassischen Vier-Augen-Gesicht.

*?: Worin siehst Du Deine wichtigsten Aufgaben als Präsident?*

Axel Großmann hat mir ein gut bestelltes Haus hinterlassen. Mir liegt daran, die direkte Kommunikation mit unseren Mitgliedern zu verstärken. Alle zwei Monate „President's Corner“ im JAGMAG ist wichtig, aber ich möchte öfter den direkten über E-Mail suchen. Dazu werden wir die technische Ausstattung installieren.

Wir werden künftig auch das Jahrestreffen als zentrale Veranstaltung unseres Clubs stärker unterstützen. Zunächst einmal finanziell, um die Teilnahme für unsere Mitglieder trotz stark gestiegener





Preise erschwinglich zu halten. Aber auch mit unserem Know-how, zum Beispiel in Rechts- und Versicherungsfragen.

Wichtig erscheint mir die Suche nach jüngeren Mitgliedern. Hier erscheint mir die Initiative des Oldtimer-Dachverbandes DEUVET sehr gut, handwerkliches Arbeiten Jugendlichen in der Schrauberwerkstatt nahezubringen.

Wir als kleiner Verein brauchen die Kontakte zu Verbänden wie dem DEUVET und auch dem ADAC, um von den Erfahrungen anderer Clubs zu profitieren. Aber es ist für einen Verein unserer Größe auch der einzig sinnvolle Weg, gebündelt die Interessen unserer Mitglieder gegenüber der Politik auf Landes-, Bundes- und Europa-Ebene zu vertreten.



Zwei PS neben 370 PS vor zwei Jahren auf dem Hof einer der vier Töchter.

Das Rückgrat unserer Arbeit sind jedoch die Sektionsleiter(innen) und die Typenreferenten. Nur mit ihnen gemeinsam kann der Vorstand den Verein in eine erfolgreiche Zukunft führen.

*?: Zähle doch bitte einmal die Autos auf, die Du bislang besessen hast.*

Schon als zweijähriger Junge war ich von Autos fasziniert und half meinem Vater bei der samstäglichen Wagenwäsche am Opel Olympia Rekord. Mit dem Führerschein in der Tasche fuhr ich zunächst die VW Käfer meiner Mutter, leider auch einmal zu Schrott. Ich selbst hatte dann so unterschiedliche Autos wie Käfer Cabriolet, Fiat 124 Spider, Opel Ascona sowie Audi 80 und 100. Mit Familie folgten Peugeot 205 GRD sowie Opel Kadett und Astra Kombi. Als Zweitwagen diente zunächst ein Fiat 126 Bambino, danach ein Astra Cabriolet.

Irgendwann begann die Zeit der DFS-Dienstwagen, zunächst Mercedes E-Klasse als T-Modell und danach BMW als 5er Touring oder als X3 mit dem wunderbaren 6 Zylinder-Diesel. Jaguar-Modelle waren in den Leasingraten einfach zu teuer. Zurzeit haben wir als Alltagsauto einen Skoda Yeti Diesel, der 2,1 Tonnen ziehen darf. Das ist wichtig für den Einsatz als Zugfahrzeug für Pferdeanhänger. Unsere Tochter hat einen Bauernhof, auf dem meine Frau Kerstin ihre Stute Coco stehen hat. Ich selbst wusele (noch) mit meinem Fiat Panda 1.2 Trussardi durch die Gegend. Übrigens: 1 PS braucht viel mehr Pflege als 69 oder noch mehr Pferdestärken.

*?: Schraubst Du selbst an Deinen Fahrzeugen?*

Ich bin mehr der Pfleger als der Schrauber. Schon in meiner Studentenzeit habe ich mir Geld mit Fahrzeugaufbereitung verdient. Auch heute pflege ich meine beiden Oldtimer sehr gerne selbst. Sie müssen übrigens auch von unten gut in Schuss sein.

Kleine Reparaturen – vor allem an der einfach aufgebauten Giardiniera – mache ich selbst. Aber ich kenne meine Grenzen: An dem Startvergaser AED des XJ 6 sind schon Experten verzweifelt. Eine Umrüstung auf Choke kommt für mich nicht in Frage, ich möchte meinen Daimler original erhalten. Daher nehme ich fachliche Hilfe aus dem Club und bei Spezialwerkstätten in Anspruch. Denn ich liebe doch meine Autos...

*?: Welches ist, unabhängig von der Marke, Dein absolutes Lieblingsauto?*

Der Fiat 500.

*Und welches Auto würdest Du gerne einmal fahren und testen?*

Bentley Continental S2, den von 1959.

*?: Und was sind, außer Jaguar, Deine sonstigen Hobbies?*

Automodelle basteln, Beschäftigung mit Haustieren – im Moment sind wir noch auf der Suche nach einem Nachfolger für unseren kürzlich verstorbenen Hund.

*?: Mit welchem Prominenten würdest Du Dich gerne zu einem Abendessen treffen?*

Barack Obama.

*?: Was ist Dein Lieblingsessen?*

Spaghetti aglio e olio.

*?: Wohin reist Du am liebsten?*

Nach Florida zur Enkelin.?

*?: Was ist Deine Lieblingsfarbe?*

Gelb.

Das Interview führte  
JAGMAG-Redakteur Mike Riedner.