

JAGUAR DAIMLER OWNERS



J D O S T Daimler

SPORTS & TOURING CAR CLUB

JDOST – Gazette

Issue No.39

December 2012 / January 2013

betreffend Jaguar – Land Rover

einst und jetzt!

Inhalt:

Jaguar-Arbeiter bekommen Butterbrot statt Weihnachtsgeld

*

Neue Allradmodelle von Jaguar

Seite 3

Jaguar Land Rover will Werk in Saudi-Arabien bauen

*

Hybrid-Supersportwagen Jaguar CX-75: Saftlos auf der Zielgeraden

Seite 4

Jaguar XFR-S: Limousine jetzt im 300 km/h-Club

Seite 6

Termine – Vorschau

Seite 7

**Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den JAGUAR XJ 12
„40 Jahre Jaguar XJ12: Majestät auf Speed“**

Seite 10

JDOST – KARTRENNEN

Seite 11

INSERTATE – ANZEIGENTEIL

Jaguar-Arbeiter bekommen Butterbrot statt Weihnachtsgeld



1,9 Milliarden Pfund Gewinn hat Jaguar-Zulieferer IAC gemacht. Doch die Arbeiter eines Werkes in England müssen sich in grotesker Bescheidenheit üben: Ein Weihnachtsgeld gibt es nicht. Beim traditionellen Buffet hatten sie die Wahl: Sandwich mit Schinken oder Wurst?

Die Arbeiter in einer der größten Auto-Fabriken Großbritanniens müssen sich mit dem unsagbaren Geiz ihrer Bosse herumquälen: Den Angestellten des Werkes von International Automotive Components (IAC) in Halewood,

Merseyside wurde zu Weihnachten nur ein Schinken- oder Wurst-Sandwich angeboten, berichten britische Medien. „Keine Verpflichtung, finanziellen Bonus zu zahlen“

Aus diesem „Bonus“ habe das traditionelle Weihnachtsbuffet bestanden, das die zehn englischen Mitarbeiter der luxemburgischen Firma jedes Jahr erhalten. Dabei tragen auch sie mit den Zierleisten, die sie für Jaguars Land Rover herstellen, zum Gewinn der IAC bei. Der betrug im letzten Jahr sage und schreibe 1,9 Milliarden Pfund, so die Firma selbst.

Doch das war den Vorgesetzten keine Belohnung wert: Eine Sprecherin des Unternehmens erklärte: „Es gibt keine Verpflichtung, im Dezember einen finanziellen Bonus auszuzahlen.“ Das kostenlose Festbuffet dagegen sei eben Tradition in dem Werk. Doch es sei „erbärmlich“ gewesen, sagen die Arbeiter.

„Leisten das ganze Jahr Sklavenarbeit“

„Ich würde ihnen gerne sagen, wo sie es sich hochschieben können“, sagte ein erzürnter Arbeiter, der nicht beim Namen genannt werden wollte, der „Sun“. „Wir leisten das ganze Jahr Sklavenarbeit, sie gewinnen ein Vermögen und das ist alles, was sie auf die Beine stellen können?“

Neue Allradmodelle von Jaguar Zu hoher Spritverbrauch für Deutschland und Österreich

Hierzulande werden sie ein Nischenprodukt bleiben: Die neuen Allradmodelle von Jaguar XF und XJ sind vor allem für Übersee gedacht. Schade, denn der Allradantrieb ist gut gelungen.

Auf Minderheiten kann man nicht immer Rücksicht nehmen. Zumindest dann nicht, wenn man Geld verdienen will. Und Jaguar will Geld verdienen. Und deshalb gibt es die beiden neuen Allradmodelle, XF und XJ mit dem Kürzel AWD, was für All Wheel Drive steht, nur mit dem neu entwickelten Dreiliter-V6-Benziner. Der wiederum in Deutschland kaum bestellt werden dürfte, denn hier ist Diesel-Land, besonders in der Business-Klasse, in der sich die Limousinen tummeln, die im Februar in den Handel kommen - der XF für mindestens 57.000 Euro, der souveräne XJ für 91.600 Euro.

Die reine Wahrheit: "Unser Fokus liegt auf den USA", sagt James Towle vom Marketing. Hier nimmt zum einen die Nachfrage nach großvolumigen Motoren ab, zum anderen wächst in den sogenannten Snow States of America der Wunsch nach einem sicheren 4x4-Antrieb. Towle weiß: "Der Allradanteil beträgt hier mehr als 80 Prozent." Beim Diesel war der Aufwand für den Umbau zu groß

Dabei waren XF und XJ in ihrer Grundkonzeption nie auf Allrad ausgelegt worden. Und erst mit dem neuen Kompressor-Benziner wagte Jaguar die Integration des 4x4-Antriebs. "Die rechte vordere Antriebswelle verläuft hier durch eine Art Tunnel in der Ölwanne", sagt Entwicklungsingenieur Simon Barnes. Beim Diesel wäre der Umbau am Vorderwagen nur mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand zu realisieren gewesen. Erst mit der nächsten XF- und XJ-Generation von 2016 an plant man, den Allradantrieb auch mit dem V6-Diesel zu kombinieren.

Entwickelt wurde der Allradantrieb zusammen mit den Spezialisten von der Konzernschwester Land Rover. Dass die ihr Handwerk bestens verstehen, konnten wir auf den verschneiten Straßen nördlich von Montréal erleben. Der Traktionsunterschied zum Standardantrieb ist eklatant, die Fahrsicherheit spürbar besser. Gas geben genügt und wie eine Bergziege klettert die Limousine mühelos Steigungen hoch. Wird die Taste Winter-Modus auf der Mittelkonsole gedrückt, wählt das System eine Kraftverteilung von 30:70 vorne zu hinten fest vor. Beginnen die Hinterräder durchzudrehen, schickt eine elektronische Lamellenkupplung augenblicklich mehr Drehmoment zu den Vorderrädern. Immer so viel, wie gerade benötigt wird, im Bestfall bis zu 100 Prozent. Der XJ verliert so gut wie keinen Vortrieb.

Das Allradssystem wiegt nur 75 Kilogramm

Für trockenen Asphalt wurde das nur 75 Kilogramm leichte Allradsystem so abgestimmt, dass die gesamte Kraft des Motors zur Hinterachse geschickt wird. "Wir wollten, dass beide Modelle ihren Heckantriebscharakter behalten", sagt Entwickler Barnes. Der neue 340 PS starke Dreiliter-Kompressor-V6 ist Jaguars erster Benziner mit Start-Stopp-Automatik. Er überzeugt durch guten Antritt und hohe Laufruhe, besonders in Verbindung mit der serienmäßigen Achtgangautomatik von ZF. Verbrauchwunder sollten allerdings nicht erwartet werden. Zwar gibt das Werk einen Normwert von 9,8 Liter an, doch auch bei zurückhaltender Fahrt durch die Einsamkeit Kanadas zeigte der Bordrechner eher schamhaft kaum weniger als 13 Liter an.

Dass mancher potenzielle Kunde nicht gerade begeistert vom Nein zum Diesel-Allrad sein dürfte, ist nachvollziehbar. Zum Trost sei ihm an dieser Stelle gesagt: In ihrem Heimatland bietet die britische Traditionsmarke den 4x4-Antrieb überhaupt nicht an.

Jaguar Land Rover will Werk in Saudi-Arabien bauen

Der britische Autohersteller Jaguar Land Rover will ein Werk in Saudi-Arabien bauen. Eine entsprechende Absichtserklärung sei am Dienstag unterzeichnet worden, teilte der zum indischen Tata-Konzern gehörende Hersteller von Luxus- und Geländefahrzeugen am Dienstag mit. Beide Seiten hätten eine Machbarkeitsstudie angestoßen. "Angesichts der Rekordnachfrage nach unseren Produkten steht der weitere Ausbau von internationalen Partnerschaften im Vordergrund", sagte der Geschäftsführer von Jaguar Land Rover, Ralph Speth. "Ein Werk im Königreich Saudi-Arabien ist eine interessante Option." Die Gespräche befänden sich jedoch noch in einer frühen Phase.

Hybrid-Supersportwagen Jaguar CX-75: Saftlos auf der Zielgeraden



Schneller als ein Bugatti Veyron und umweltfreundlicher als ein VW Polo wäre der Jaguar CX-75 gewesen. Nun haben die Briten aber angekündigt, ihr Prestige-Projekt zu beerdigen. Das Antriebskonzept des Hybrid-Supersportwagens war zeitgemäß - sein Preis offenbar nicht.

Im Frühling 2011 herrschte bei Adrian Hallmark, Markenchef des noblen britischen Autobauers Jaguar, pure Euphorie: "Kein anderes Fahrzeug könnte Jaguars neu erwachtes Selbstbewusstsein und die große Innovationsfreude besser widerspiegeln als dieser Hybrid-Supersportwagen."

Gemeint war der CX-75, ein 912-PS-Geschoss mit einer

Spitzengeschwindigkeit von mehr als 320 km/h und Emissionswerten unter 100 Gramm CO₂-Ausstoß pro 100 Kilometer. Das technische Wunderwerk, in Zusammenarbeit mit dem Formel-1-Rennstall Williams Engineering entwickelt, sollte laut Hallmarks Ankündigung in einer Kleinserie von 250 Exemplaren gebaut werden.

Im Winter 2012 ist bei Adrian Hallmark Ernüchterung eingetreten. Der CX-75 wird nun doch nicht gebaut, teilt Jaguar mit. "Wir sind zu dem Schluss gekommen, dass die wirtschaftliche Lage die Einführung eines Supersportwagens wie des CX-75 nicht stützt", lässt Hallmark in einer Pressemitteilung wissen. Auf der Webseite des Automagazins TopGear wird er außerdem mit den Worten zitiert, dass derzeit der falsche Zeitpunkt für dieses eine Millionen Pfund teures Auto sei.

Eine kleine Chance auf den CX-75 bleibt noch

"Schneller als ein Bugatti Veyron" wäre der CX-75 bei der Beschleunigung auf Tempo 100 laut Hallmark gewesen - dank eines Plug-In-Hybridsystems, bestehend aus einem 1,6-Liter Vierzylinder-Motor und einem 23 Kilo leichten Elektroantrieb. Die Produktion hätte 2013 starten sollen, in Handarbeit wollte man die Karbonkarosserie und den hochmodernen Antrieb zusammensetzen.

Statt 250 Serienmodellen werden nun lediglich fünf Prototypen fertig gestellt. Laut Medienberichten ist geplant, zwei davon an Privatleute zu verkaufen. Ob eine Millionen Pfund dann noch ausreichen, um einen CX-75 zu erstehen, bleibt bis zur Versteigerung abzuwarten.

Wer es eine Spur preiswerter mag, muss sich bis zum 18. September 2013 gedulden: dann kommen exakt 918 Exemplare des Porsche 918 Spyder auf den Markt. Der Supersportwagen aus Zuffenhausen wird ebenfalls ein Hybrid - und mit einem Preis von exakt 768.026 Euro sogar billiger als die Luftnummer CX-75.

Aus einer Reihe von angekündigten Elektrosporthwagen ist der Porsche 918 Spyder Hybrid einer der letzten übriggebliebenen. Denn das Vorzeigeprojekt von Jaguar ereilt mit der Einstellung nun das gleiche Schicksal wie der R8 e-Tron von Audi. Der E-Bolide aus Ingolstadt war ebenfalls mit großem Getöse angekündigt worden und hätte in einer Kleinserie produziert werden sollen - ehe im Oktober das Aus verkündet wurde. Als Grund für den Stopp nannte Audi zu hohen Produktionskosten.

Jaguar XFR-S: Limousine jetzt im 300 km/h-Club



Jetzt fährt Jaguar seine Krallen richtig aus und präsentiert mit dem neuen XFR-S die bislang stärkste und schnellste Luxus-Limousine seiner Markengeschichte. Nicht weniger als 550 PS sorgen für die pure Angriffslust, um AMG, BMW M und Audi RS zu erschrecken. Während die Passagiere im Interieur den Komfort genießen, stürmt die Limousine in nur 4,6 Sekunden von 0 auf Tempo 100 und erzielt eine Höchstgeschwindigkeit von

elektronisch begrenzten 300 km/h. Der Jaguar XFR-S lässt sich in Deutschland ab Mai 2013 für 107.800 Euro bestellen.

Geschärftes Design mit Aerodynamik auf höchstem Niveau

Der neue XFR-S unterstreicht den Anspruch von Jaguar, leistungsstarke Automobile für Enthusiasten zu bauen und gibt sich maskulin. Die Front präsentiert sich mit einem neu geformten und tiefer heruntergezogenen Frontstoßfänger mit seitlich vertikalen Lufteinlässen, größeren vorderen Lüftungsschächten und einem Frontsplitter aus Carbon. Markante Lüftungsöffnungen krönen wie beim XFR die Motorhaube.

Außerdem besitzt der Jaguar XFR-S tief herabgezogene Seitenschweller. Zugleich gelang es den Aerodynamikern, mit Hilfe eines Heckflügels und eines aus Carbon gefertigten Diffusors den Gesamtauftrieb der Karosserie um 68 Prozent zu senken und damit die Stabilität des XFR-S bei hohem Tempo zu verbessern. Vier große, polierte Auspuffendrohre setzen ebenso Akzente wie das „R-S“-Emblem auf der Heckklappe.

Der sportliche Charakter des XFR-S zeigt sich auch in den geschmiedeten 20-Zoll-Felgen im Design „Varuna“ mit im Vergleich zum Jaguar XFR nochmals 10 Millimeter breiteren Pirelli-Reifen: vorne im Format 265/35 und hinten in 295/30. Die Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 380 Millimetern vorne und 376 Millimetern hinten sind innenbelüftet und bieten zuverlässige Bremskraft ohne die Gefahr des Fadings. Spezielle Kanäle am Unterboden versorgen die Bremsen zusätzlich mit Frischluft.

Alle Chrom-Elemente des „zivilen“ Jaguar XF befinden sich ebenso am XFR-S. Die Macher hielten sie in einem glänzend schwarzen Finish. Fünf Außenfarben stehen zur Wahl, zwei von ihnen stellen eine Hommage an die stolze Rennsportvergangenheit von Jaguar dar: „Italian Racing Red“ (Rot) und „French Racing Blue“ (Blau).

Antrieb: Das stärkste Stück von Jaguar

Der neue Jaguar XFR-S baut auf dem 510 PS starken Jaguar XFR auf und ist mit seinem nochmals 40 PS stärkeren 5.0-Liter-V8-Kompressor-Motor die kräftigste Limousine der Jaguar-Unternehmensgeschichte. Die 550 PS liegen von 6.000 bis 6.500 Touren an.

Auch das maximale Drehmoment nahm noch einmal um 55 Nm auf jetzt 680 Nm zu, die in einem breiten Drehzahlband von 2.500 bis 5.500 U/min zur Verfügung stehen, was je nach Wunsch ein extrem schaltfaules oder dynamisches Fahren erlaubt.

Der durchschnittliche Verbrauch beträgt 11,6 Liter pro 100 Kilometer, was einem CO₂-Ausstoß von 270 g/km entspricht. Für das moderate Niveau eines Fahrzeuges aus dem „300 km/h-Club“ trägt das serienmäßig installierte „Jaguar Intelligent Stop/Start Systems“ bei.

Für die Leistungssteigerung des über vier Nockenwellen gesteuerten und komplett aus Aluminium gefertigten Triebwerkes zeichnen eine überarbeitete Kraftstoffzuführung, Änderungen im Motor-Management und ein optimierter Gaswechsel verantwortlich. So führt die Abgasanlage die Verbrennungsrückstände über neue Schalldämpfer und eine begradigte Führung der Auspuffrohre schneller ins Freie als gewohnt. Im Gegenzug trägt der ebenfalls durchzugsfreudigere Ansaugtrakt seinen Teil zur Kraftkur bei. Daneben sorgt ein aktives Klappensystem für einen vom Rennsport inspirierten Sound. Während Testfahrten auf dem Nürburgring, dem Hochgeschwindigkeitsoval von Nardò in Süditalien und den Lieblingsstrecken der Jaguar-Ingenieure rund um das Entwicklungszentrum Gaydon und in Nord-Wales erfuhr das Fahrwerk eine Feintuning. Wichtigste Ergebnisse: Eine an der Vorder- und Hinterachse um jeweils 30 Prozent höhere Quersteifigkeit, eine an die Anlage im neuen Jaguar F-Type angelehnte und somit extrem präzise sowie spontan reagierende Lenkung.

Quickshift-Automatik mit blitzschnellen Gangwechseln

Die Achtstufen-Automatik von ZF soll durch besonders kurze Schaltwege bestechen. Erreichen konnte Jaguar dies durch eine kurze und zeitlich präzise bestimmte Rücknahme des Drehmomentes beim Hochschalten. Dabei nutzt die Quickshift die Trägheit des Motors aus, um den Gangwechsel kurz und flüssig zu gestalten sowie ein positives Beschleunigungsgefühl zu erzeugen. Beim Herunterschalten führt das System automatisch ein kurzes Zwischengasmanöver aus, um die Drehzahl optimal anzugleichen. Diese Funktion gestattet ferner das sehr schnelle und mehrfache Herunterschalten während starker Bremsmanöver.

Beim Durchfahren einer Kurve hält die Automatik die Übersetzung bei, um den passenden Gang am Kurvenausgang bereitzustellen. Außerdem erkennt das System ein schnelles Wechseln der Drosselklappenstellung, wenn der Fahrer eine Reihe von zügigen Überholmanövern ausführt. Anstatt hochzuschalten, behält der Automat dann in Vorbereitung auf ein mögliches weiteres Beschleunigen zunächst einen niedrigeren Gang bei. Das Getriebe lässt sich auf Wunsch jederzeit über die optimal am Lenkrad platzierten Schaltwippen sequentiell steuern.

Interieur: Moderner Luxus in Vollendung

Auch innen ist Sportlichkeit Trumpf - wie Sportsitze mit Leder in Carbon-Optik und eine Armaturentafel in dunklem Aluminium verdeutlichen. Insgesamt wirkt das Interieur-Design modern. Als Holz furniert kommt beim XFR-S das „Dark Oak“ zum Einsatz. Die elektrisch verstellbaren Sportsitze besitzen eine weiter optimierte Seitenführung. Die Sitze mit eingepprägtem „R-S“-Logo lassen sich auf Wunsch mit kontrastfarbigen Mikrokedern und Nähten in Rot, Blau oder Ivory verzieren.

Die untere Lenkradspeiche ist mit Leder verkleidet und trägt ebenfalls das „R-S“-Emblem. Das Armaturenbrett zeigt sich in dunklem Aluminium mit einem weiteren, diskreten „R-S“-Emblem auf der Beifahrerseite. Drehzahlmesser und Tachometer präsentieren sich derweil mit sportlichen roten Zeigern. Jaguar offeriert den neuen XFR-S mit zwei verschiedenen Audio-Systemen des führenden britischen Herstellers Meridian. Die Anlagen kommen mit 12 oder 18 Lautsprechern und Leistungen von 380 Watt und 825 Watt. In der Top-Anlage gibt das von Meridian entwickelte Trifield-System den Ton an: Dessen natürlicher Klang umgibt alle Fahrgäste mit einer gleich exzellenten Surround-Qualität, die einem Live-Konzert in nichts nachstehen soll.

Ein Multimedia-System mit Touchscreen, Navigation und vielem mehr befindet sich selbstverständlich ebenso an Bord wie eine Schnittstelle für den Anschluss portabler Audio-Geräte wie iPod oder MP3-Player. Die Steuerung erfolgt am Touchscreen oder mit den Audio-Bedientasten am Lenkrad.

Termine – Vorschau:

21.02.2013

JDOST – Clubabend

Restaurant Panoramaschenke

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

<http://www.hotel-eitljoerg.at/>



15.03.2013 (FREITAG) ab 18.30h

JDOST Kartrennen

Daytona Raceways

Hochaustrasse 33a

2103 Langenzersdorf

<http://www.daytona.at>

Verbindliche Anmeldungen erbeten unter:

office@jdost.at

oder Doodle

Achtung: Mindestteilnehmeranzahl 10 Personen



21.03.2013

JDOST – Clubabend

Restaurant Sportcenter Marco Polo

Ruthnergasse 170a

1210 Wien

<http://www.marco-polo.co.at/>



Impressum: Herausgeber & Druck: JDOST

A-2201 Gerasdorf/Wien ZVR: 667443775

Redaktion: Wolfgang Schöbel & Karl Schwoiser office@jdost.at

Layout: Karl Schwoiser karl@jdost.at

Erscheinungstermin: monatlich

Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den JAGUAR XJ 12 „40 Jahre Jaguar XJ12: Majestät auf Speed“



Ein Engländer redefinierte 1972 die automobile Oberklasse - Doch die legendäre Limousine war bloß ein Zufallsprodukt

Er war ein Schlag ins Gesicht für die feinen Italiener aus dem Häusern Ferrari, Lamborghini und Maserati. Und in Stuttgart-Untertürkheim, bei Mercedes, rieben sie sich erstaunt die Augen. Jaguar hatte sie alle düpiert, hatte den Kontinentaleuropäern und den US-Amerikanern eindrucksvoll gezeigt, wer der wahre Pacemaker in Sachen automobiler Oberklasse war, der Bewahrer von Noblesse, Eleganz und ostentativen Leistungsreserven. All das vereinte ein Modell in sich, das vor 40 Jahren debütierte: der Jaguar XJ12, die erste Zwölfzylinder-Oberklasselimousine der Nachkriegszeit.

Neu, revolutionär war an diesem Wagen vorderhand wenig. Man brachte in der Jaguar-Zentrale in Coventry im Jahr 1972 schlicht zusammen, was zusammengehörte: Die bereits 1968 präsentierte, zweifellos gelungene, mit famosem Körper gesegnete Upperclass-Limousine der Reihe XJ und den 1971 erstmals in den E-Type verpflanzten Zwölfzylinder-Motor. Beide waren für sich genommen formidabel, doch erst gemeinsam sollten sie Geschichte schreiben - und sich vor allem in den USA blendend verkaufen. Ohne den lukrativen amerikanischen Markt - die Briten setzten in jenen Tagen über 70 Prozent ihrer Ware zwischen New York und Hollywood ab - hätte es einen wichtigen Teil dieser Ehe, das Zwölfzylinder-Aggregat, wohl nicht gegeben. Als Ende der 1960er die Verkaufszahlen des angejahrten, dennoch legendären E-Type einbrachen und ein Nachfolger nicht in Sicht war, erinnerte man sich in der Vorstandsetage an einen Renegaten, der einige Jahre zuvor ohne Wissen der Manager die Entwicklung eines V12-Zylinders vorangetrieben hatte: Chefindingenieur Bill Heynes.

Der hatte bereits ab Mitte der 1960er an einer Konstruktion getüftelt, deren technische Grundlage einige Jahre zuvor entwickelter, aber wieder eingesargter Versuchsmotor war. Als Heynes das Aggregat dennoch - und ziemlich erfolglos - in einem Mittelmotor-Rennwagen einsetzte, drehten ihm die Chefitäten das

exaltierte Hobby prompt ab. Doch nun, angesichts eines Novitäten fordernden US-Markts, wurde die Idee wieder aus der Schublade geholt und zur Serienreife gebracht.

Das Ergebnis war ein 5,3-Liter-Aggregat mit 24 Ventilen, das dank eines hohen Alu-Anteils relativ leicht geriet. Innovativ: die aus dem Rennsport übernommene Transistorzündung. Konservativ: der Rückgriff auf vier Stromberg-Vergaser. In Summe setzte der Antrieb eine neue Benchmark in Sachen Laufruhe und Elastizität.



Dem E-Type Coupé/Cabrio verhalf das 272-PS-Aggregat ab 1971 zu einem sehenswerten Comeback am US-Markt - Grund genug für die Jaguar-Truppe, den Trick mit der bislang nur mit Sechszylinder-Motoren bestückten Limousine XJ zu wiederholen. Im Grunde ging es um nicht weniger als ein nationales Anliegen: die Erschaffung der souveränen, feudalen, englischen Zwölfzylinder-Oberklasselimousine. Rule, Britannia! "Cool Britannia" lautete indes das Motto der Ingenieure, die damit beauftragt waren, den Zwölfender in den XJ zu verfrachten. Zwar war der Motorraum gerade noch groß genug, den Block aufzunehmen, doch thermische Probleme zwangen zu exaltierten technischen Lösungen. Ein aufwendiges Kühlsystem musste entwickelt, die Drehzahl des Ventilators erhöht werden. Ein eigener Kühler bewahrte die Batterie vor dem Hitzekollaps. Zusätzliche Kabel- und Schlauchverbindungen machten den kunstvoll verbauten Motorraum zum Alptraum des braven Mechanikers.

Den Besitzer dieses Prachtstücks hingegen erwarteten die aus dem XJ6 vertrauten Aufmerksamkeiten (ausladende Clubsessel, Chrom, elegischer Federungskomfort), eine BorgWarner-Automatik und die Gewissheit, einen Solitär des Besser-unterwegs-Seins zu chauffieren.

269 PS besorgten dem Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h, Tempo 100 war in 8,1 Sekunden befriedet. Da hatte selbst die ebenfalls 1972 lancierte S-Klasse von Mercedes (W 116) nichts zu bestellen. 1,8 Sekunden später lahmte das Topmodell jener Tage, die Achtzylinder-Limousine 450 SEL, daher. Darüber hinaus geriet der XJ - im Vergleich zumindest - relativ günstig. Mit 345.500 Schilling (25.100 Euro) unterlief man den 450er um 50.000 Schilling - 1974 immerhin der Gegenwert eines neuen VW Käfer 1200. An der Prestige-Front hatten die Stuttgarter Streber ohnehin nichts zu bestellen: vier Töpfe weniger, danke, abtreten.

Die Italiener hatten zwar Zwölfzylinder-Aggregate im Programm, Lamborghini Espada und Ferrari Daytona waren aber eher keine Chauffeurs-Limousinen. Rolls-Royce hingegen fiel vor allem als überteuerter Dienstwagen für Problem-Bhagwans und durchgeknallte Potentaten auf.

Nicht so der XJ12: Hier verschmolzen Image, Auftritt, Kraft zu einem souveränen Statement. Eine geballte Faust im Samthandschuh. Verzückt zeigten sich Pressefritzen (Autocar: "In den oberen Bereichen bringt der Wagen schier unglaubliche Leistung"), die Werbeabteilung kreißte Elogen ("The XJ was touched with glory from the beginning"), und

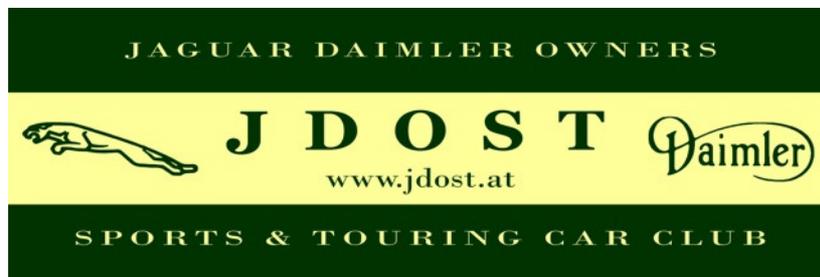


die Kundschaft griff dankbar zu. 120 V12-Motoren verließen anfangs wöchentlich die Hallen, zu einer Zeit, in der Lamborghini und Ferrari nicht einmal 1.000 Zwölfzylinder jährlich bauten. Dennoch reichten Jaguars Kapazitäten nicht aus, die Nachfrage zu befriedigen. Als die Warteliste immer länger wurde, löhnte die betuchte Kundschaft für gebrauchte Highend-Jaguars mehr als für einen Neuwagen.

Selbst die kurz nach der Präsentation hereinbrechende Ölkrise im Jahr 1973 konnte dem Jaguar XJ12 - und seinem Schwestermodell, dem Daimler Double-Six - wenig anhaben. Das weiterentwickelte Paket blieb bis 1987, bis zum Erscheinen des völlig unbezwingbaren BMW 750i, nahezu konkurrenzlos. Bis 1997 hielten die Engländer den Motor im Programm. Dann musste der Prestige-Bringer einem hauseigenen V8-Zylinder weichen.

Zurück bleibt die Erinnerung an eine legendäre Limousine, der die Kraft und die Herrlichkeit nie ausgingen. Und über die Höhe der Mechaniker-Rechnungen breiten wir gnädig den Mantel des Schweigens.

©by Wolfgang Schöbel JDOST 2013



EINLADUNG ZUM JDOST - KARTRENNEN

Wo: Daytona Raceways
Hochaustrasse 33a
2103 Langenzersdorf
(Österreichs modernste Kartsportthalle)

Wann: Freitag - 15.März 2013
Treffpunkt ab 18:30h – Rennbeginn 19:00h

Kostenbeitrag: p.P. / EUR 59,00
(inkl. Rennergebnis, Siegerehrung, Pokal, Medaillen und Sekt)

Mindestteilnehmeranzahl: 10 Personen



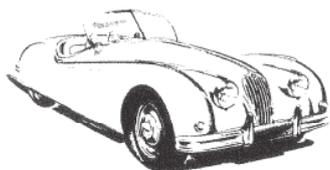


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

AUSTIN-HEALEY · BENTLEY · **JAGUAR** · MG · MINI · ROLLS-ROYCE · TRIUMPH



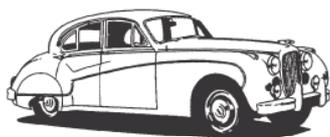
XK120, XK140, XK150



E-Typ Serie 1 bis Serie 3



XJ-S



Mk7, Mk8, Mk9



Mk2 und Daimler V8



XJ6 und XJ12

Kompetenz aus Leidenschaft

Seit den 70er Jahren steht der Name OLDTIMER VETERANEN SHOP für Ersatzteile aus Großbritannien. Aus bescheidenen Anfängen wuchs unser Lager mittlerweile in riesige Dimensionen: Allein für JAGUAR-Fahrzeuge führen wir ständig zirka 40.000 verschiedene Teile. Und alle Verkaufsberater wissen, wovon sie sprechen. Wer seine Ware schnell und zuverlässig zu äußerst fairen Preisen erhalten möchte, ist bei uns an der richtigen Adresse!

KATALOG-ANFORDERUNG

Unsere Kataloge sind leicht verständlich und einfach zu handhaben.

- JAGUAR XK 120
- JAGUAR XK 140
- JAGUAR XK 150
- JAGUAR E-Typ, Fahrgestell-Nr.: _____
- JAGUAR XJ-S
- JAGUAR Mk2 2.4/240
- JAGUAR Mk2 3.4/3.8/340
- DAIMLER 2.5 V8/250 V8
- JAGUAR S-Typ
- JAGUAR XJ, Fahrgestell-Nr.: _____

Vorname, Name _____

Straße, Hausnummer _____

PLZ, Ort _____

Telefon / Fax _____

E-Mail-Adresse _____

Oder einfach im Internet als PDF herunterladen!

JAGUAR-Center Idstein



Ersatzteilkatalog
JAGUAR E-Typ Serie 2



© Oldtimer Veteranen Shop GmbH. Alle Rechte vorbehalten (siehe Rückseite!)

OLDTIMER VETERANEN SHOP GmbH
Maximilianstraße 8 · D-65510 Idstein
Postfach 1327 · D-65503 Idstein
☎ 06126 / 99730 · Fax 06126 / 4084
www.oldtimer-shop.de · E-Mail: info@oldtimer-shop.de

SERVICE

Telefonische Auftragsannahme und Ladenverkaufszeiten

Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr
Samstag von 9 bis 13 Uhr

Oldtimer Veteranen Shop GmbH
Maximilianstraße 8 · D-65510 Idstein
Telefon Verkauf: 06126 997333
Telefon Zentrale: 06126 99730
Fax: 06126 4084
E-Mail: info@oldtimer-shop.de
Internet: www.oldtimer-shop.de

Tel.: 06126 99730 · Fax: 06126 4084 · info@oldtimer-shop.de